令和７年（2025 年）２月

建設環境委員協議会資料

土木部　土木政策課

案件

・枚方市総合交通計画の改定に向けた取り組みについて

１．政策等の背景・目的及び効果

将来のまちづくりを見据えた総合的な交通体系の構築を目的として平成 30 年（2018 年）12 月に策定した「枚方市総合交通計画」について、近年の社会情勢により交通を取り巻く環境が大きく変化している状況を受け、公共交通の維持など、様々な課題に対して機動的に交通施策を講じることができるようにするため、新たに「地域公共交通計画」の位置付けを付加するなど、令和６年度（2024 年度）の計画改定に取り組んでいます。

昨年 12 月に枚方市総合交通計画の素案についてパブリックコメントを実施し、今般、同計画の案を取りまとめましたので、その内容についてご報告するものです。

２．内容及び実施方法等

(1) パブリックコメントの結果について

・意見提出期間：令和６年（2024 年）12 月 6 日（金）から 12 月 25 日（水）まで

・意見者数総 126 人、意見総数 183 件（うち、計画へ反映した意見：2 件）

・ご意見要旨と枚方市の考え方（資料１）

(2) 枚方市総合交通計画（案）について

・枚方市総合交通計画（案）　概要説明資料（資料２）

・枚方市総合交通計画（案）　（資料３）

３．実施時期等（今後のスケジュール）

令和６年度	１月	枚方市総合交通計画推進協議会（パブリックコメントを踏まえた計画案の確定）
（2024 年度）	２月	建設環境委員協議会へ報告（パブリックコメントを踏まえた計画案の確定）
	３月	パブリックコメントの結果公表
		計画（改定）公表

４．総合計画等における根拠・位置付け

総合計画

・基本目標　　安全で、利便性の高いまち

施策目標４　安全で快適な交通環境が整うまち

施策目標５　快適で暮らしやすい環境を備えたまち

５．関係法令・条例等

交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）

都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）

６．事業費・財源　《事業費》

《事業費》9,800 千円（一般財源）

［令和５・６年度（2023・2024 年度）債務負担行為］

資料1

「枚方市総合交通計画（改定）（素案）」についてのパブリックコメント（結果公表）

「枚方市総合交通計画（改定）（素案）」についてのパブリックコメントにつきまして、市民の皆さまからご意見をいただき、ありがとうございました。お寄せいただきましたご意見の要旨と、本市の考え方を以下のとおり公表します。

意見募集期間	令和6年12月6日（金）から令和6年12月25日（水）
意見募集方法と意見者数	市ホームページの入力フォーム【10人】、意見回収箱への投函　【104人】 メール　【 0人】、郵送　【　1人】 ＦＡＸ　【11人】
意見者数総計	126人
意見総数計	183件（うち、計画へ反映した意見：2件） ※1枚の意見提出用紙に複数の意見を記入されている場合は、ご意見毎に1件としています。

意見内訳(枚方市総合交通計画（改定）（素案）の目次に基づき分類)

区 分		意見数
計画全体に関すること		5
１　総合交通計画の改定にあたって		7
２　基本方針・施策目標と評価指標		1
３　目標達成のための施策	基本方針１の施策に関するご意見	161
	基本方針２の施策に関するご意見	2
	基本方針３の施策に関するご意見	4
４　計画の推進		3
合　計		183

	ご意見の要旨	件数	枚方市の考え方	修正の有無
計画全体に関すること		5		
1	交通社会は「暮らしやまちづくりの土台」という認識と意識の共有化が必要である	2	**【関連ページP4、5、6】** 本計画では、本市の交通を取り巻く情勢と国や大阪府が目指す持続可能な社会の姿を踏まえ、今後の社会情勢等の変化を展望しながら、本市の将来像である第5次枚方市総合計画に掲げる本市が目指すまちの姿「持続的に発展し、一人ひとりが輝くまち枚方」の実現を支えるため、交通分野が目指す将来像を「枚方の安全・安心と元気を支える誰もが外出しやすく持続可能でグリーンな交通」として設定しています。 また、交通に関する施策が「医療・健康・福祉」や「まちの賑わい」、「産業」、「教育」など様々な分野に大きく影響し、関わりが重要となるとの「交通がもたらす効果」についての基本認識の下、理念に示すように、ひと・企業・行政が連携しながら交通施策を推進することで将来像の実現に取り組むこととしております。	無
2	誰もが、快適に生き生きと過ごせる住みやすいまちづくりを支える交通環境が必要である	1		
3	交通は市民が存続するための必須条件であり、基本的人権にも値するという認識が必要である	2		
1　総合交通計画の改定にあたって		7		
1	理念「多少の不便や負担を分かち合いながら」について「違和感がある」「理解に苦しむ」	4	**【関連ページP7】** 本理念は前計画を継承しており、「多少の不便や負担を分かち合う」とは、不便を押しつけるのではなく、「都市や地域の交通環境」は一人ひとりが考え、育て、維持していくとの考え方の下、個人による交通手段の選択が、持続可能な交通社会の実現に寄与するよう、過度に自動車に頼る暮らしから、公共交通や徒歩・自転車などを含めた、多様な交通手段を利用する暮らしへ転換することなどが、「枚方市がめざす将来像」の実現に繋がるとの考えから理念を記載しております。	無
2	行政の責任の位置づけが不明確である	2	**【関連ページP7】** 行政の主な役割については、P7に記載（以下のとおり）しております。 ・ ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と連携を図り、地域公共交通の維持に取り組みます ・ 交通の将来像の実現に向け、関係者と連携し、更なる公共交通の利用促進に取り組むなど、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と協力して計画を着実に推進します ・ 計画の実現にあたり、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）や行政機関相互の協議・調整の場の提供など、適切な進行管理を行います	無
3	「地域自主運行型コミュニティ交通」などに対して、行政の積極的支援策を強調するような表現が望ましい	1	**【関連ページP7、10、13、24】** 本市の公共交通ネットワークは近隣市よりも充実していますが、市内には小規模な公共交通不便地域が点在しています。 このような公共交通不便地域等では、現状の公共交通ネットワークを維持できるよう配慮し、既存バス路線との競合を避けた形で公共交通を補完する、地域の実情に応じて地域が主体となって運行する「地域自主運行型コミュニティ交通」による移動手段の確保が適切だと考えております。このことから、「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入・運営が円滑に実施されるよう市は地域を積極的に支援し、水平展開を図りたいと考えております。 ご指摘を踏まえ、現在枚方市が取り組んでいる「枚方市ボランティア輸送補助制度」をP13及びP24に追記します。	有
2　基本方針・施策目標と評価指標		1		
1	地域の足の確保の目標と評価を行うのであれば、65歳以上の人以外についてのデータ、目標と評価も表示した方がよいのでは	1	**【関連ページP11】** 本計画は、今後の少子高齢化の進行を踏まえ、「施策目標1-3 地域の足の確保」の達成度合いを確認する代表的な指標として設定しています。 なお、市民全体の地域の足の確保に関する指標としては、「公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段の導入団体数」を設定しております。	無

	ご意見の要旨	件数	枚方市の考え方	修正の有無
3　目標達成のための施策　基本方針１の施策に関するご意見		161		
1	行政における路線バスの減便対策、運転手不足、不採算路線への運営支援などが必要である	29	【関連ページP13、15】 昨今の減便措置により、市民生活に影響が生じていることは認識しており、バス事業者には減便の回避を働きかけていますが、バス運転手の不足によりやむを得ない対応であることを、バス事業者からお聞きしております。このため、本計画ではP13に「施策目標1-1 既存公共交通ネットワークの維持」－「施策1 輸送力の確保」－「1.公共交通従事者の確保」を掲げており、バス事業者も構成員となっている枚方市総合交通計画推進協議会での議論を踏まえ、バス事業者及び関係行政機関と連携した運転手確保の取り組みを進めることとしております。	無
2	タクシー会社の人材不足、労働環境の改善策が必要である	2	【関連ページP13、15】 本計画ではP13に「施策目標1-1 既存公共交通ネットワークの維持」－「施策1 輸送力の確保」－「1.公共交通従事者の確保」を掲げており、今後交通事業者等と連携した運転手確保に向けた取り組みを進めることとしております。	無
3	行政が事業主体となったコミュニティバスやオンデマンドタクシーなどの導入により、市民の足の確保が必要である	45	【関連ページP10、13、24】 本市の公共交通ネットワークは近隣市よりも充実していますが、市内には小規模な公共交通不便地域が点在しています。 このような公共交通不便地域等では、現状の公共交通ネットワークを維持できるよう配慮し、既存バス路線との競合を避けた形で公共交通を補完する地域の実情に応じて地域が主体となって運行する「地域自主運行型コミュニティ交通」による移動手段の確保が適切だと考えております。このことから、「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入・運営が円滑に実施されるよう市は地域を積極的に支援し、水平展開を図りたいと考えており、本計画では、P13に「施策目標1-3 地域の足の確保」－「施策5 多様な移動サービスの確保」－「2.公共交通を補完する移動手段の確保」－「地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開」を掲げ、「地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めることとしております。 なお、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移動手段の確保を図る考えをP10に記載しております。	無
4	鉄道駅のエレベーター等、誰もが利用しやすい施設整備への拡充策、ソフト面における各種人的配慮など、バリアフリー、ユニバーサルデザインの更なる推進を強調すべきである	2	【関連ページP13、20】 これまでも、別に定める「枚方市バリアフリー基本構想」に基づき「枚方市バリアフリー推進協議会」と連携を図りながら、交通バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進に取り組んできましたが、ハードとソフト（心のバリアフリーの推進等）の両面から着実なバリアフリーの推進に取り組む必要性があることから、P13には「施策目標1-2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化」－「施策3 公共交通の利用環境の改善」－「2.バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）」を掲げております。	無
5	猛暑対策を考慮した、上屋、ベンチ等のバス待ち等環境の充実が必要である	2	【関連ページP13、19】 これまでもバス事業者と連携し、「大阪府都市緑化を活用した猛暑対策補助」を活用した遮熱対策としてのバス停の上屋や温度抑制ベンチの設置、地面温度上昇を軽減する保水性ブロックの設置など猛暑対策を考慮したバス待ち環境の整備に取り組んできました。本計画では、P13に「施策目標1-2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化」－「施策3 公共交通利用環境の改善」－「1.バス待ち等環境の改善」を掲げており、引き続き、交通事業者や沿線住民、周辺施設等と連携した取り組みを進めることとしております。 ご指摘を踏まえ、P19に猛暑対策を踏まえた内容となるよう追記します。	有
6	利便性の高い系統・経路や路線を開拓検討することや、全体としてのサービス水準の向上を目指すべきである	5	【関連ページP10、13】 本計画P10に「本市における公共交通ネットワークの考え方」を示し、既存公共交通が有する輸送力を十分に活用できるよう、「骨格となる公共交通ネットワーク」を定義し、P13「施策目標1-2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化」に基づく施策を展開するなど、今後、路線の機能強化を図ることとしております。 この骨格となる公共交通ネットワークは、今後まちづくりの進展や都市計画道路の供用、社会情勢の変化に伴い見直すことも想定し、P10に記載しております。	無
7	路線バスの乗り継ぎ運賃の改善が必要である	1	【関連ページP13】 既存の割引制度としては「京阪バスIC１dayチケット」がございますが、いただいたご意見はバス事業者とも共有し、課題として認識しているとの回答を得ております。	無
8	高齢者の外出支援策の拡充が必要である	7	【関連ページP13、23】 現在、高齢者の外出支援に資する取り組みとしては、高齢者の外出は単なる移動ということではなく、生きがいづくりや健康づくりに寄与するものであることから、健康づくりや介護予防との相乗効果が期待できる取り組みとして、ひらかたポイントを付与する方法により施策展開を図っております。 健診受診や歩いた歩数によりポイントが付与される仕組みであり、市民の健康寿命の延伸に寄与するとともに、付与されたひらかたポイントは、京阪バスポイントや大阪タクシー共通乗車券に交換することができることで、市民の公共交通利用促進に寄与するものと考えております。 加えて、障害者や要介護認定を受けた方の外出支援の取り組みとしまして、移動支援事業や福祉タクシー基本料金助成事業、福祉移送サービス事業などを実施しており、様々な形での交通弱者の方への外出支援を推進してまいりました。 このため、本計画ではP13に「施策目標1-3 地域の足の確保」－「施策5 多様な移動サービスの確保」－「1.交通弱者への移動支援」を掲げており、誰もが気兼ねなく外出できるよう、これまで実施している外出支援サービスを継続して実施するとともに、健康維持・増進、交流や地域の活性化に向けた、外出支援の推進に取り組むこととしております。	無
9	「ひらかたポイント」の付与ではなく、高齢者への直接の運賃助成が必要である	68		

	ご意見の要旨	件数	枚方市の考え方	修正の有無
3　目標達成のための施策　基本方針２の施策に関するご意見		2		
1	道路における渋滞解消策の継続実施が必要である	1	**【関連ページP14、29】** 本計画では、P14に「施策目標2-2 都市間・地域間の連結強化」－「施策3 道路ネットワークの強化」を掲げており、交通渋滞の要因となっているボトルネックの解消に向けた取り組みを進めることとしております。	無
2	新規鉄軌道設置（淀川渡河橋の鉄軌道）への検討が必要である	1	**【関連ページP14、29】** 本計画では、P14に「施策目標2-2 都市間・地域間の連結強化」－「施策3 道路ネットワークの強化」を掲げており、都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備を促進することとしております。なお、鉄軌道の整備予定はありません。	無
3　目標達成のための施策　基本方針３の施策に関するご意見		4		
1	年代を超えた自転車利用マナーの習得や、歩行者や交通弱者を含む全体的な交通安全学習が必要である	1	**【関連ページP14、31】** 本計画では、P14に「施策目標3-2 交通環境の安全性向上」－「施策3 交通安全意識の向上」－「1.交通安全教育等の推進」「2.自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践」を掲げており、今後も、市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうという前向きな意識を持つように、子供から高齢者まで幅広い年齢層に対し、効果的な交通安全に関する教育、普及啓発活動に取り組みを進めることとしております。	無
2	生活道路や踏切道の安全対策と高架化（特に御殿山駅）が必要である	2	**【関連ページP14、32】** これまでも、踏切道の改良事業や京阪本線連続立体交差事業の推進などの安全対策を進めてきましたが、本計画では、P14に「施策目標3-2 交通環境の安全性向上」－「施策4 安全な通行空間の確保」－「1.歩行空間・自転車通行空間の整備」「2.生活道路の安全対策」を掲げており、今後も安全性向上に向けた取り組みを進めることとしております。 御殿山駅の周辺につきましては、これまでから地域の方々や関係機関と連携して様々な安全対策を講じており、駅ロータリーの改良や変則交差点の通行方法を周知するための看板設置を行ったところです。また、今後は踏切内の歩行空間のカラー舗装を行う予定としており更なる安全対策に取り組んでいきます。なお、高架化については、莫大な事業費を要することから国の補助採択を受ける必要がありますが、現時点では補助要件に合致していないため困難であり、高架化の予定はありません。	無
3	災害時における交通機能の確保が必要である	1	**【関連ページP14、33】** 本計画では、P14に「施策目標 3-3 道路の強靱化」－「施策5 災害に強い道路の整備」を掲げており、新名神高速道路や都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）などの都市計画道路の整備促進を図るとともに、道路の安全性向上に向け、計画的な道路の無電柱化に取り組むなど、災害に強い道路整備に取り組むことととしております。	無
4　計画の推進		3		
1	地域ごとの交通に関する懇談会やワークショップの開催による市民意見の反映が必要である	3	**【関連ページP36】** 本計画は、地域が抱える課題を把握するための市民や全校区コミュニティ協議会を対象としたアンケート結果や枚方市PTA協議会等との意見交換、交通事業者、枚方市コミュニティ連絡協議会代表者や公募で選ばれた市民委員も構成員となっている枚方市総合交通計画推進協議会での議論を踏まえ改定に取り組んでおります。今後も引き続き組織体制を維持するとともに、様々な関係者の声を聞きながら着実な施策推進に取り組みます。	無

新旧対応表（枚方市総合交通計画（改定）（素案）に対するパブリックコメント結果より）

ページ番号	旧	新
計画P13	（下記参照）	（下記参照）

旧

3-1 施策の体系

本計画の基本方針、施策目標、施策の体系を以下に示します。

- 事業中又は継続的な取り組み
- 具体化や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
- 実現の可能性について検討を進める事業

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等			行政	企業 交通事業者	企業 企業・団体等	市民
基本方針１：誰もが快適で移動しやすい交通【快適】						
施策共通目標：地域公共交通の維持						
施策目標１－１：既存公共交通ネットワークの維持						
施策 1 輸送力の確保 重点	1. 公共交通従事者の確保	・他分野との連携による有資格者の参画促進 ・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動 ・雇用・勤務形態の柔軟化 ・公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信	○	○	○	
	2. 輸送手段の高度化	・輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討 ・自動運転等新技術の調査・研究	○	○		
施策 2 公共交通利用促進	1. 多様な媒体による わかりやすい情報発信	・ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開 ・市 HP や SNS 等を活用した情報発信 ・地域や学校等と連携した情報発信	○	○	○	
	2. モビリティ・マネジメントの推進	・ひらかた交通タウンマップの利活用 ・出前講座の実施 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進	○	○	○	○
施策目標１－２：骨格となる公共交通ネットワークの機能強化						
施策 3 公共交通利用環境の改善	1. バス待ち等環境の改善	・バス停の上屋やベンチ等の設置 ・サイクル・アンド・バスライドの推進	○	○	○	○
	2. バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）	・鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等） ・生活関連経路のバリアフリー化 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・心のバリアフリーの推進	○	○	○	
	3. MaaS 等の普及促進	・MaaS 普及促進に向けた取り組みの推進	○	○	○	
施策 4 交通流の円滑化	1. ボトルネックの解消	・交差点改良、バイパス道路の整備 ・駅前広場の整備・改良 ・京阪本線連続立体交差事業	○	○		
施策目標１－３：地域の足の確保						
施策 5 多様な移動サービスの確保	1. 交通弱者への移動支援	・ひらかたいすプロジェクト ・障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業） ・妊産婦へのタクシー配車サービス ・福祉タクシー基本料金助成事業 ・総合福祉センター送迎バス運行委託事業 ・福祉移送サービス事業 ・公共交通の障害者割引制度 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入【再掲】	○	○	○	○
	2. 公共交通を補完する移動手段の確保	・地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開 ・民間送迎バス等の利活用 ・地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討	○	○	○	○

スケジュール：計画期間（R7～R16）　短期　中長期

新

3 目標達成のための施策

3-1 施策の体系

本計画の基本方針、施策目標、施策の体系を以下に示します。

- 事業中又は継続的な取り組み
- 具体化や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
- 実現の可能性について検討を進める事業

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等			行政	企業 交通事業者	企業 企業・団体等	市民
基本方針１：誰もが快適で移動しやすい交通【快適】						
施策共通目標：地域公共交通の維持						
施策目標１－１：既存公共交通ネットワークの維持						
施策 1 輸送力の確保 重点	1. 公共交通従事者の確保	・他分野との連携による有資格者の参画促進 ・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動 ・雇用・勤務形態の柔軟化 ・公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信	○	○	○	
	2. 輸送手段の高度化	・輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討 ・自動運転等新技術の調査・研究	○	○		
施策 2 公共交通利用促進	1. 多様な媒体による わかりやすい情報発信	・ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開 ・市 HP や SNS 等を活用した情報発信 ・地域や学校等と連携した情報発信	○	○	○	
	2. モビリティ・マネジメントの推進	・ひらかた交通タウンマップの利活用 ・出前講座の実施 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進	○	○	○	○
施策目標１－２：骨格となる公共交通ネットワークの機能強化						
施策 3 公共交通利用環境の改善	1. バス待ち等環境の改善	・バス停の上屋やベンチ等の設置 ・サイクル・アンド・バスライドの推進	○	○	○	○
	2. バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）	・鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等） ・生活関連経路のバリアフリー化 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・心のバリアフリーの推進	○	○	○	
	3. MaaS 等の普及促進	・MaaS 普及促進に向けた取り組みの推進	○	○	○	
施策 4 交通流の円滑化	1. ボトルネックの解消	・交差点改良、バイパス道路の整備 ・駅前広場の整備・改良 ・京阪本線連続立体交差事業	○	○		
施策目標１－３：地域の足の確保						
施策 5 多様な移動サービスの確保	1. 交通弱者への移動支援	・ひらかたいすプロジェクト ・障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業） ・妊産婦へのタクシー配車サービス ・福祉タクシー基本料金助成事業 ・総合福祉センター送迎バス運行委託事業 ・福祉移送サービス事業 ・公共交通の障害者割引制度 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入【再掲】	○	○	○	○
	2. 公共交通を補完する移動手段の確保	・枚方市ボランティア輸送補助制度 ・地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開 ・民間送迎バス等の利活用 ・地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討	○	○	○	○

スケジュール：計画期間（R7～R16）　短期　中長期

追記

- 13 -

新旧対応表（枚方市総合交通計画（改定）（素案）に対するパブリックコメント結果より）

<table>
<tr><th>ページ番号</th><th>旧</th><th>新</th></tr>
<tr><td>計画P19</td><td>

3 目標達成のための施策

施策目標１－２ 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

施策３ 公共交通利用環境の改善

本市は、「枚方市立地適正化計画」において、拠点となるエリアへの都市機能および居住の誘導を図り、都市拠点間や生活圏域などからの移動を支える公共交通機能の確保を図ることとしており、都市間交通を担う鉄道網と、都市拠点などを結ぶバス路線網による公共交通ネットワークについて、利便性の向上等に向けた取り組みを進めてきました。今後、利便性の向上に向け、骨格となる公共交通ネットワークを中心として、バス待ち等環境の改善やバリアフリーの推進、MaaS 等の普及促進に取り組みます。

１．バス待ち等環境の改善

● 行政と交通事業者が連携した、バス停の上屋設置などに加え、地域と一体となって公共交通を支える認識や愛着の醸成を図るため、行政や交通事業者だけでなく、バス利用者である沿線住民や周辺施設等の協力を得て新たな上屋の設置や維持管理を行う仕組みを検討し、バス待ち環境の改善に取り組みます。

● バス停へのアクセス性を高めるため、自転車でバス停付近のコンビニや商業施設まで行き、自転車を停めて路線バスに乗り換えることができるよう、民間事業者との連携による「サイクル・アンド・バスライド」の推進に取り組みます。

実施事業等

・ バス停の上屋やベンチ等の設置（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）

・ サイクル・アンド・バスライドの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）

「峠」バス停 ベンチ等の設置

（写真提供：枚方家具団地協同組合）

「バス待ち処」始めました！

（出典：熊本県熊本市 HP）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者 企業・団体等 市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

</td><td>

3 目標達成のための施策

施策目標１－２ 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

施策３ 公共交通利用環境の改善

本市は、「枚方市立地適正化計画」において、拠点となるエリアへの都市機能および居住の誘導を図り、都市拠点間や生活圏域などからの移動を支える公共交通機能の確保を図ることとしており、都市間交通を担う鉄道網と、都市拠点などを結ぶバス路線網による公共交通ネットワークについて、利便性の向上等に向けた取り組みを進めてきました。今後、利便性の向上に向け、骨格となる公共交通ネットワークを中心として、バス待ち等環境の改善やバリアフリーの推進、MaaS 等の普及促進に取り組みます。

１．バス待ち等環境の改善

● 行政と交通事業者が連携した、バス停の上屋設置などに加え、地域と一体となって公共交通を支える認識や愛着の醸成を図るため、行政や交通事業者だけでなく、バス利用者である沿線住民や周辺施設等の協力を得て新たな上屋の設置や維持管理を行う仕組みを検討し、猛暑対策も考慮したバス待ち環境の改善に取り組みます。

● バス停へのアクセス性を高めるため、自転車でバス停付近のコンビニや商業施設まで行き、自転車を停めて路線バスに乗り換えることができるよう、民間事業者との連携による「サイクル・アンド・バスライド」の推進に取り組みます。

追記

実施事業等

・ バス停の上屋やベンチ等の設置（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）

・ サイクル・アンド・バスライドの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）

「峠」バス停 ベンチ等の設置

（写真提供：枚方家具団地協同組合）

「バス待ち処」始めました！

（出典：熊本県熊本市 HP）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者 企業・団体等 市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

</td></tr>
</table>

新旧対応表（枚方市総合交通計画（改定）（素案）に対するパブリックコメント結果より）

ページ番号	旧	新
計画P24	（下記「旧」参照）	（下記「新」参照）

旧

枚方市総合交通計画

2．公共交通を補完する移動手段の確保

- 鉄道やバスなどの公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していないなど、移動に困っている人の移動手段の確保を目指して、地域が主体となり、既存公共交通を補完する「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入を進められるよう、「(仮）地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めます。
- また、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移動手段の確保を図ります。

実施事業等
- 地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 民間送迎バス等の利活用（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）

地域主体型交通導入・運営の手引き（令和６年３月　加西市公共交通活性化協議会）

Column　新たな移動手段の導入の手引き

暮らしの足を地域が自分たちで「つくり」「守り」「育てる」意識を持たなければ、新たな移動手段は持続できません。

図　目指す方向性のイメージ

公共交通の導入はこれまで、「行政」「交通事業者」「地域」がそれぞれの立場だけをみてきた面があります。
しかし、自動車を使えない県民が「おでかけしやすい」移動手段を考えるためには、「三者が共に考えるパートナー」として、連携・協力しながら検討を進めることが一層重要となります。

（出典：新たな移動手段の手引き（群馬県））

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期：事業化に向けた取組	中長期：事業中又は継続的な取組		

- 24 -

新

枚方市総合交通計画

2．公共交通を補完する移動手段の確保

- 鉄道やバスなどの公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していないなど、移動に困っている人の移動手段の確保を目指して、地域が主体となり、既存公共交通を補完する「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入を進められるよう、「(仮）地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めます。
- また、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移動手段の確保を図ります。

実施事業等
- 枚方市ボランティア輸送補助制度（行政）　← 追記
- 地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 民間送迎バス等の利活用（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）

地域主体型交通導入・運営の手引き（令和６年３月　加西市公共交通活性化協議会）

Column　新たな移動手段の導入の手引き

暮らしの足を地域が自分たちで「つくり」「守り」「育てる」意識を持たなければ、新たな移動手段は持続できません。

図　目指す方向性のイメージ

公共交通の導入はこれまで、「行政」「交通事業者」「地域」がそれぞれの立場だけをみてきた面があります。
しかし、自動車を使えない県民が「おでかけしやすい」移動手段を考えるためには、「三者が共に考えるパートナー」として、連携・協力しながら検討を進めることが一層重要となります。

（出典：新たな移動手段の手引き（群馬県））

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期：事業化に向けた取組	中長期：事業中又は継続的な取組		

- 24 -

枚方市総合交通計画（案） 概要説明資料

資料2

1.総合交通計画の改定にあたって

1-1 計画改定の背景と目的

- 平成30(2018)年12月に「都市・地域総合交通戦略要綱(平成21年3月国土交通省都市局制定)」に基づき、「枚方市総合交通計画」を策定しました。
- その後、人口減少や少子高齢化の進展、コロナ禍によるライフスタイルや移動ニーズの多様化による公共交通利用者の減少、2024年問題等による運転手不足を背景とした路線バスの減便や路線廃止など交通環境を取り巻く状況が大きく変化しています。
- 一方、全国各地ではデジタル技術の進化やDXにより、自動運転やMaaSの社会実装に向けた取り組みが本格化するなど、交通分野において飛躍的に技術革新が起こっています。
- 国では、令和2(2020)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地方公共団体において、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されたことや、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めることが必要との考え方が示されました。
- 社会情勢の変化や近年の法改正を踏まえた中、今後、生じる恐れのある様々な課題に対して機動的に交通施策を講じることができるように、将来のまちづくりを見据えた総合的な交通体系の構築を目指し、計画改定に取り組みます。

1-2 交通がもたらす効果

- 交通に関する施策は、医療、健康、福祉、まちの賑わい、公共施設の活用、産業、教育などの様々な分野に大きく影響し、関わりも重要となるため、様々な分野との連携が必要となります。

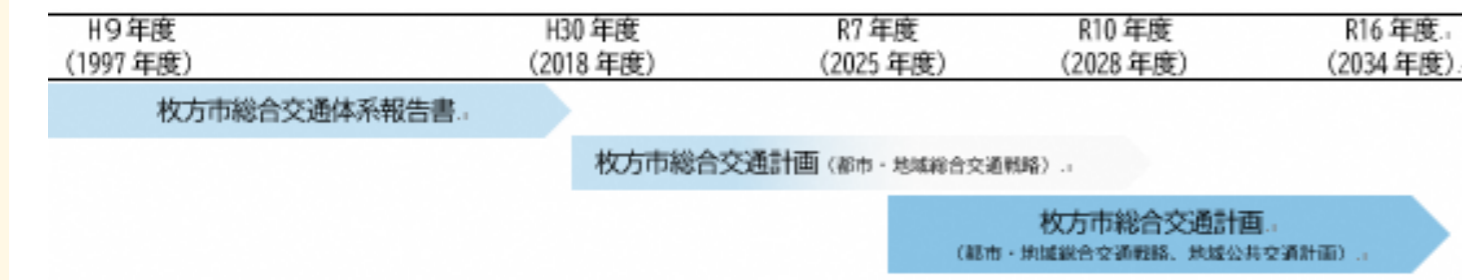
1-3 計画の区域

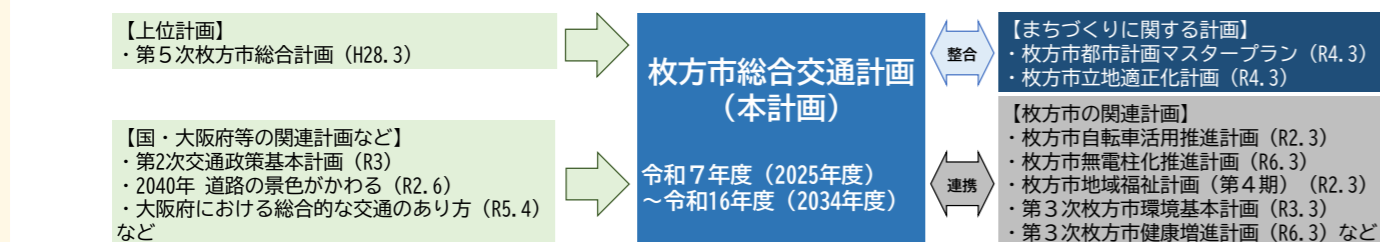
枚方市全域

1-4 計画の期間

令和7(2025)年度から令和16(2034)年度の10年間（概ね5年後に中間見直しを予定）

H9年度 (1997年度)	H30年度 (2018年度)	R7年度 (2025年度)	R10年度 (2028年度)	R16年度 (2034年度)

- 枚方市総合交通体系報告書（H9年度～H30年度）
- 枚方市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略）（H30年度～R7年度）
- 枚方市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画）（R7年度～R16年度）

1-5 計画の位置づけ

- 都市・地域総合交通戦略要綱(平成21年3月　国土交通省都市局制定)及び、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき策定します。
- 第5次枚方市総合計画を上位計画とし、枚方市のまちづくりに関する計画との整合や、各分野の計画との連携を図りながら、交通に関する施策の推進を図ります。

1-6 枚方市が目指すまちと交通

交通の将来像

枚方の**安全・安心**と**元気**を支える誰もが**外出しやすく**持続可能で**グリーン**な交通

—地域特性に応じて多様な移動手段を選択・組み合わせて快適に移動できる交通環境の整備に取り組みます—

都市拠点（都市計画マスタープランにおける都市機能集積を図る拠点）
賑わい・活力ある拠点の形成を支える交通環境の形成

生活交流軸（骨格となる公共交通ネットワーク沿道）
快適・便利に都市拠点間や生活圏域から移動できる交通環境の形成

生活圏域（立地適正化計画における居住誘導区域及び居住環境保全区域）
拠点にアクセスしやすい交通環境の形成

理念

理　念

ひと・企業・行政 みんながつながり 支え合う交通で未来のまちをつくる

一人ひとり、またはそれぞれの主体が、多少の不便や負担を分かち合いながら、今ある資源を有効に活用するなど、自分にできることを考え、行動することの大切さを認識し、都市や地域の交通環境を私たち自身で考え、育て、維持していくよう、まちづくりを交通の面からしっかりと支えます。

理念に基づき、各主体が以下に掲げる主な役割について共通認識をもち、お互いに連携しながら施策の推進に取り組む必要があります。

各主体の主な役割

主体	主な役割
ひと（市民）	● 公共交通は利用者によって支えられていることを認識し、自家用車の過度な利用は控え、公共交通の積極的利用に努めます ● 地域の足の確保（地域自主運行型コミュニティ交通など）に向け、市民及び地域組織等が主体的に関わるよう努めます ● 公共交通の維持や健康増進、地域活性化などのため、散歩や買い物、イベント参加など、外出する機会を増やすよう努めます ● 移動について自ら考え、環境に優しい乗り物を利用することや健康のために歩く距離を増やすなど、環境や健康に配慮したライフスタイルを実践します ● 公共交通や自動車、自転車などの利用にあたっては、交通ルールやマナーを守り、他の利用者に配慮した行動を心がけます
企業（企業・団体等）	（同上）
企業（公共交通事業者）	● 利用状況を把握し、市民の意見を十分に聞き、運営に反映させるように努めます ● 公共交通サービスの維持・向上に向け、行政との対話・連携に努めます ● ひと・企業（企業・団体等）・行政に対し、公共交通利用に関する情報の積極的な提供などにより、公共交通の利用促進に努めます
行政	● ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と連携を図り、地域公共交通の維持に取り組みます ● 交通の将来像の実現に向け、関係者と連携し、更なる公共交通の利用促進に取り組むなど、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と協力して計画を着実に推進します ● 計画の実現にあたり、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）や行政機関相互の協議・調整の場の提供など、適切な進行管理を行います

枚方市総合交通計画（案） 概要説明資料

2.基本方針・施策目標と評価指標

2-1 現状と課題、基本方針の設定

交通の将来像の実現に向け、基本方針を以下のように設定します。

現状

交通に関する現状

- 高齢者の割合が増加傾向。夫婦世帯が継続的に転入超過
- 今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される
- 市民の移動量が減少傾向
- 「クルマを気軽に利用できない人」が4割。その内、家族等により送迎されている人が2割程度存在
- 東部地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い
- 公共交通が充実しており、利便性が高い
- 免許返納件数は減少傾向。交通事故件数は減少傾向であるが、高齢者の事故割合は増加傾向
- コロナ禍によるライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、公共交通利用者が大きく減少したが、その後は回復傾向
- 運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化。本市でも主に朝ラッシュ・深夜帯で減便が実施されるなどにより、市民生活への影響が発生
- デジタル技術の進化（DX）
- 広域道路ネットワーク形成に寄与する都市計画道路事業が多方面で実施中
- 都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業によるまちづくりが実施・検討中
- 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行
- 歩行空間が不十分な幹線道路が存在
- 主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

市民ニーズ

- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上・鉄道駅までのアクセス性の向上を求める声が多い
- バスのサービス水準の維持または向上、バス停の利用環境改善、時間通りの運行を求める声が多い
- 安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリーの推進を求める声が多い
- 自転車の利用環境向上（駐車場・利用マナー等）を求める声が多い

交通の将来像設定の視点
【3つのキーワード】

- 【快適】な移動を支える交通
- 【賑わい・活力】を支える交通
- 【安全・安心・グリーン】な交通

交通の将来像

課題

1. ①公共交通の環境整備
2. ②交通渋滞の解消
3. ③公共交通サービス水準の維持・向上
4. ④多様な移動手段を持続的に確保
5. ⑤都市拠点へのアクセス性の向上
6. ⑥都市拠点での賑わいづくり
7. ⑦都市間・地域間の交流強化
8. ⑧環境負荷の低減
9. ⑨安全で安心な交通環境の整備
10. ⑩交通事故の抑制
11. ⑪都市防災を支える交通の整備

基本方針1 誰もが快適で移動しやすい交通（SDGs 3、11）

基本方針2 賑わいと活力を支える交通（SDGs 9、11、17）

基本方針3 安全・安心を支える環境と調和した交通（SDGs 7、12、13、15）

2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方

- 本市は、これまで都市の核となる都市拠点を中心に、居住や医療・福祉・商業などの都市機能を適切に誘導することにより、集約型都市構造やコンパクト・プラス・ネットワークの計画的な都市づくりの実現を目指してきました。こうしたまちづくりの方向等を見据え設定した「交通の将来像」の実現に向け、定時性・速達性に優れた鉄道と、運行頻度が高く都市機能が集積している「都市拠点」などと直結する主要なバス路線を「骨格となる公共交通ネットワーク」として定義します。
- 今後、既存公共交通が有する輸送力を十分に活用できるように、既存のバス路線の維持に取り組むとともに、「骨格となる公共交通ネットワーク」の機能強化を図ることで、市内及び市外との間の快適な移動を支えていきます。
- なお、鉄道やバスでは対応が難しい公共交通不便地域などにおける地域の足の確保として、タクシーの利活用や、地域住民等の理解・協力を得ながら、既存の公共交通を補完する、地域が主体となった移動手段の導入を支援するなど、需要に応じた交通モードの最適化に取り組みます。

注1）骨格となる公共交通ネットワークは鉄道全路線及び主要なバス路線については運行頻度が高く（運行本数が概ね50本以上/日・片道かつ概ね平均2本以上/時間・片道）、都市機能が集積している都市拠点と直結する路線などを抽出

注2）骨格となる公共交通ネットワークは2024年度時点のものであり、今後まちづくりの進展や都市計画道路の供用、社会情勢の変化に伴い見直す場合がある

注3）橋本駅については、八幡市都市計画マスタープラン（平成31年3月）に「都市機能誘導拠点」として位置づけ
香里園駅については、寝屋川市都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）に「都市核」として位置づけ
郡津駅、交野市駅については、交野市都市計画マスタープラン（令和5年4月改定）に「拠点」として位置づけ

枚方市総合交通計画(案) 概要説明資料

3.目標達成のための施策

2-3 施策目標と評価指標

基本方針等を踏まえて、将来像の実現に向けた施策目標を設定します。また、施策目標の達成度合いを評価するために、評価指標を設定します。

基本方針	施策目標	【評価指標】	頻度
基本方針1 誰もが快適で移動しやすい交通	施策共通目標 地域公共交通の維持	地域公共交通人口カバー率 現況(R6年度)86.8%➡目標(R16年度)現状以上	毎年
	施策目標1－1 既存公共交通ネットワークの維持	鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合 ◆鉄道 現況(R4年度)63.4%➡ 目標(R16年度)現状以上 ◆バス 現況(R4年度)7.7%➡ 目標(R16年度)現状以上	毎年
		代表交通手段分担率(鉄道・バス) ◆現況(R3年度)鉄道17.4% バス3.4%➡ 目標(R16年度)現状以上	10年
	施策目標1－2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化	骨格となる公共交通ネットワーク(路線バス)上の朝夕旅行速度 ◆現況(R3年度)20km/h未満の区間 ➡ 目標(R16年度)20km/h以上	5年
	施策目標1－3 地域の足の確保	公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数 ◆現況(R6年度)1団体 ➡ 目標(R16年度)現状以上	毎年
		外出する人の割合(65歳以上) ◆現況(R4年度)81% ➡ 目標(R16年度)86%	3年
基本方針2 賑わいと活力を支える交通	施策目標2－1 回遊性やアクセス性を高める交通機能強化	枚方市駅及び樟葉駅の鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合 ◆枚方市駅 現況(R4年度)29.3% ➡ 目標(R16年度)現状以上 ◆樟葉駅 現況(R4年度)17.3% ➡ 目標(R16年度)現状以上	毎年
	施策目標2－2 都市間・地域間の連結強化	枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間 ◆市内東部地域から高槻市境への到達時間 現況(R3年度)32分 ➡ 目標(R16年度)現状未満 ◆市内北部地域から寝屋川市境への到達時間 現況(R3年度)34分 ➡ 目標(R16年度)現状未満	5年
基本方針3 安全・安心を支える環境と調和した交通	施策目標3－1 交通が与える環境負荷の低減	市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量 ◆現況(R3年度)298千t-CO_2 ➡ 目標(R12年度)238千t-CO_2	毎年
	施策目標3－2 交通環境の安全性向上	市内の交通事故件数(歩行者・自転車・車両) ◆歩行者・自転車 現況(R4年度)440件 ➡ 目標(R16年度)現状未満 ◆車両 現況(R4年度)1,173件 ➡ 目標(R16年度)現状未満	毎年
	施策目標3－3 道路の強靭化	市内広域緊急交通路の無電柱化整備延長 ◆現況(R6年度)4.77km ➡ 目標(R16年度)5.81km	5年

3-1 施策の体系

本計画の基本方針、施策目標、施策の体系を以下に示します。

凡例:
- 赤矢印:事業中又は継続的な取り組み
- 黄矢印:具体化や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
- 青矢印:実現の可能性について検討を進める事業

【快適】

基本方針1:誰もが快適で移動しやすい交通

施策共通目標:地域公共交通の維持

施策	具体的な取組	実施事業等	行政	企業 交通事業者	企業 企業・団体等	市民	短期	中長期
施策目標1－1:既存公共交通ネットワークの維持								
1 輸送力の確保 重点	1.公共交通従事者の確保	・他分野との連携による有資格者の参画促進 ・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動 ・雇用・勤務形態の柔軟化 ・公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信	○	○	○		黄矢印	赤矢印
	2.輸送手段の高度化	・輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討 ・自動運転等新技術の調査・研究	○	○			青矢印	青矢印
2 公共交通利用促進	1.多様な媒体によるわかりやすい情報発信	・ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開 ・市HPやSNS等を活用した情報発信 ・地域や学校等と連携した情報発信	○	○	○		赤矢印	赤矢印
	2.モビリティ・マネジメントの推進	・ひらかた交通タウンマップの利活用 ・出前講座の実施 ・エコ通勤(エコ通勤優良事業所認定制度等)の普及・促進	○	○	○	○	赤矢印	赤矢印
施策目標1－2:骨格となる公共交通ネットワークの機能強化								
3 公共交通利用環境の改善	1.バス待ち等環境の改善	・バス停の上屋やベンチ等の設置 ・サイクル・アンド・バスライドの推進	○	○	○	○	赤矢印	赤矢印
	2.バリアフリーの推進(駅、バス停、車両等)	・鉄道駅舎のバリアフリー化(ホームドアの整備等) ・生活関連経路のバリアフリー化 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・心のバリアフリーの推進	○	○	○		赤矢印	赤矢印
	3.MaaS等の普及促進	・MaaS普及促進に向けた取り組みの推進	○	○	○		赤矢印	赤矢印
4 交通流の円滑化	1.ボトルネックの解消	・交差点改良、バイパス道路の整備 ・駅前広場の整備・改良 ・京阪本線連続立体交差事業	○	○			赤矢印	赤矢印
施策目標1－3:地域の足の確保								
5 多様な移動サービスの確保	1.交通弱者への移動支援	・ひらかたいすプロジェクト ・障害者の移動支援事業(ガイドヘルプサービス事業) ・妊産婦へのタクシー配車サービス ・福祉タクシー基本料金助成事業 ・総合福祉センター送迎バス運行委託事業 ・福祉移送サービス事業 ・公共交通の障害者割引制度 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入【再掲】	○	○	○	○	赤矢印	赤矢印
	2.公共交通を補完する移動手段の確保	・ボランティア輸送補助制度 ・地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開 ・民間送迎バス等の利活用 ・地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討	○	○	○	○	黄矢印	赤矢印

(計画期間(R7～R16))

3

枚方市総合交通計画（案） 概要説明資料

4.計画の推進

【賑わい・活力】

【安全・安心・グリーン】

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等			実施主体				スケジュール 計画期間（R7～R16）	
			行政	企業		市民	短期	中長期
				交通事業者	企業・団体等			
基本方針２：賑わいと活力を支える交通								
施策目標２－１：回遊性やアクセス性を高める交通機能強化								
施策 1 都市拠点内の回遊性強化 重点	1.歩きたくなるまちづくりの推進	・枚方市駅周辺再整備の推進 ・樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路（ほこみち制度の活用） ・まちなかベンチの設置 ・無電柱化推進計画の推進 ・歩行空間のバリアフリー化 ・路上駐車対策 ・放置自転車対策	○	○	○	○	→	→
	2.短距離移動手段の導入促進	・シェアサイクルの導入 ・低速小型モビリティ等の導入可能性の検討	○	○	○		→	→
施策 2 都市拠点へのアクセス性強化	1.都市拠点における交通混雑の解消	・駅前広場の整備・改良【再掲】 ・路上駐車対策【再掲】	○		○		→	→
	2.自転車利用環境の向上	・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進 ・自転車活用推進計画の推進	○				→	→
施策目標２－２：都市間・地域間の連結強化								
施策 3 道路ネットワークの強化	1.幹線道路の整備促進	・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO西日本） ・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備 ・都市計画道路の整備	○				→	→
	2.ボトルネックの解消【再掲】	・交差点改良、バイパス道路の整備【再掲】 ・京阪本線連続立体交差事業【再掲】	○	○			→	→
基本方針３：安全・安心を支える環境と調和した交通								
施策目標３－１：交通が与える環境負荷の低減								
施策 1 環境に配慮した行動の促進	1.モビリティ・マネジメントの推進【再掲】	・ひらかた交通タウンマップの利活用【再掲】 ・出前講座の実施【再掲】 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・カーシェアリングの利用促進	○	○	○	○	→	→
施策 2 電動車等の導入促進	1.EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の導入	・EVバスの導入 ・市民等へのEV車導入支援 ・EVバスを活用した脱炭素に関する環境教育	○	○			→	→
施策目標３－２：交通環境の安全性向上								
施策 3 交通安全意識の向上	1.交通安全教育等の推進	・交通安全教室等の実施 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施 ・高齢ドライバーの安全に資する環境づくり ・運転免許自主返納者への支援（ひらかたポイント等）	○	○	○	○	→	→
	2.自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践	・交通安全教室等の実施【再掲】 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施【再掲】 ・交通指導取締りの推進	○	○	○	○	→	→
施策 4 安全な通行空間の確保 重点	1.歩行空間・自転車通行空間の整備	・枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備【再掲】 ・歩行空間整備事業 ・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・踏切道の改良事業 ・京阪本線連続立体交差事業【再掲】	○	○			→	→
	2.生活道路の安全対策	・子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策 ・交通指導取締りの強化	○				→	→
施策目標３－３：道路の強靭化								
施策 5 災害に強い道路の整備 重点	1.幹線道路の整備促進【再掲】	・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO西日本）【再掲】 ・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備【再掲】 ・都市計画道路の整備【再掲】	○				→	→
	2.道路の安全性の向上	・無電柱化推進計画の推進【再掲】 ・橋梁長寿命化修繕計画の推進	○				→	→
施策 6 道路の予防保全型の維持管理	1.計画的な道路の更新、改修等	・主要道路リフレッシュ事業の推進 ・街路樹維持管理方針の推進 ・橋梁長寿命化修繕計画の推進【再掲】	○				→	→

4-1 推進体制･進捗管理

- 本計画は、本市が目指す交通施策の基本方針を示したものであり、今後はこの基本方針に基づき、各施策の実施に向けた「方法･予算化」等について具体的な検討を進めていきます。
- 各施策について、行政や交通事業者、企業･団体等、市民が連携協力するとともに、まちづくりや福祉、環境、観光施策などとも連携を図りながら、推進を図ります。なお、これまでの交通施策の推進に向けた組織体制を維持し、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、関係者が連携して着実な施策推進に取り組みます。
- また、今後バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置することや、廃止時に大きな影響が生じると考えられる市民等を交えた部会の設置など、組織体制について見直すとともに、最適な移動手段の導入について検討していきます。

計画の推進体制

- 理念で掲げた三者（ひと・企業・行政）の連携・協働により計画を推進し、目標の達成に向けて、ＰＤＣＡサイクルによる計画の見直しを適宜実施します。

PDCAサイクル

枚方市総合交通計画

都市・地域総合交通戦略
地域公共交通計画

（案）

令和７年（2025年）〇月　改定

枚方市

市長挨拶

会長挨拶

目　次

1 総合交通計画の改定にあたって

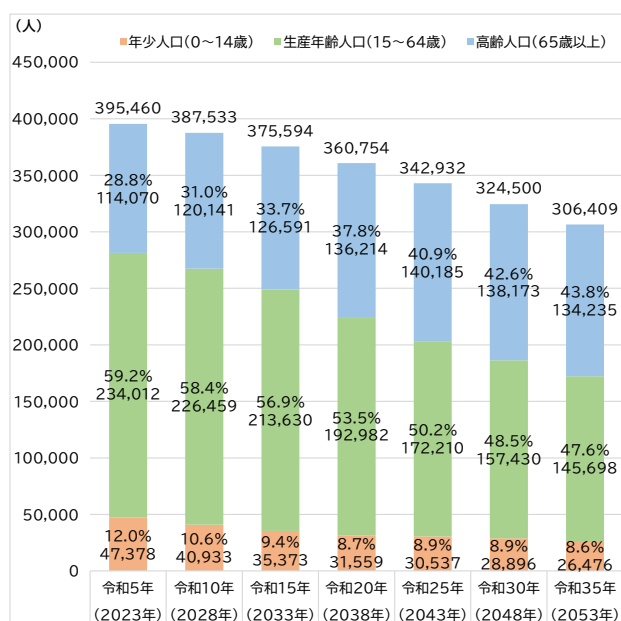
1-1 計画改定の背景と目的

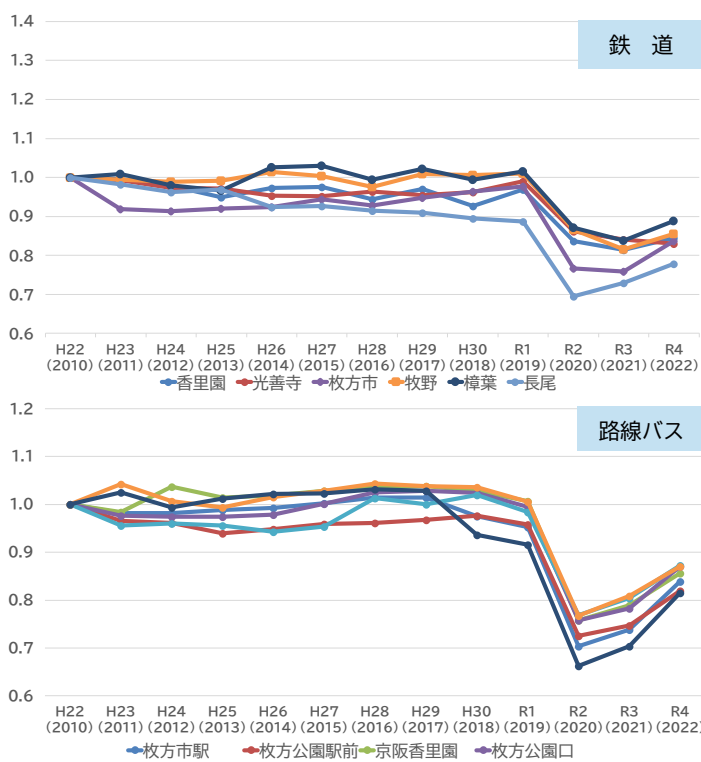
本市は、交通に関するサービスなどを今後維持していくために、将来都市像を見据えた交通政策の立案とともに、ひと・企業・行政が一体となり、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的として、平成 30（2018）年 12 月に「都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年 3 月国土交通省都市局制定）」に基づき、「枚方市総合交通計画」を策定しました。

その後、人口減少や少子高齢化の進展に加えてコロナ禍によりライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、鉄道や路線バスなどの公共交通利用者が減少しており、労働管理の厳格化が運送業にも適用される、いわゆる 2024 年問題により、路線バスの運転手不足が顕在化して路線バスの減便や路線廃止が行われ市民生活に影響がでるなど、交通環境を取り巻く状況に大きな変化が生じています。

一方で、全国各地ではデジタル技術の進化やＤＸにより、自動運転やＭａａＳの社会実装に向けた取り組みが本格化するなど、交通分野において飛躍的な技術革新が起こっています。また、日本全体として、令和 32（2050）年のカーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門においても脱炭素に向けた取り組みが求められています。

国では、令和２（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地方公共団体において、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、令和５（2023）年の同法の改正により、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要との考えが示されました。

社会情勢の変化や近年の法改正を踏まえた中、今後、生じる恐れのある様々な課題に対して機動的に交通施策を講じ、多様な移動手段を持続的に確保することを目指して、「枚方市総合交通計画」の改定に取り組みます。

枚方市将来人口推計

（出典：枚方市将来人口推計調査報告書（R5.11））
※ケース４（出生低位、社会移動の推移動向を見込む）

鉄道・路線バスの平成 22 年に対する乗降客数の増減率

（出典：枚方市統計書）

1-2　交通がもたらす効果

交通に関する施策は、医療、健康、福祉、まちの賑わい、公共施設の活用、産業、教育などの様々な分野に大きく影響し、関わりも重要となるため、様々な分野との連携が必要となります。

（出典：　西村・土井・喜多：「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値－クロスセクターベネフィットの視点から－」
土木学会論文集 D3（土木計画学）Vol.70,No.5（土木計画学研究・論文集第 31　巻）2014）

1-3　計画の区域

本計画は枚方市全域を対象とします。

1-4　計画の期間

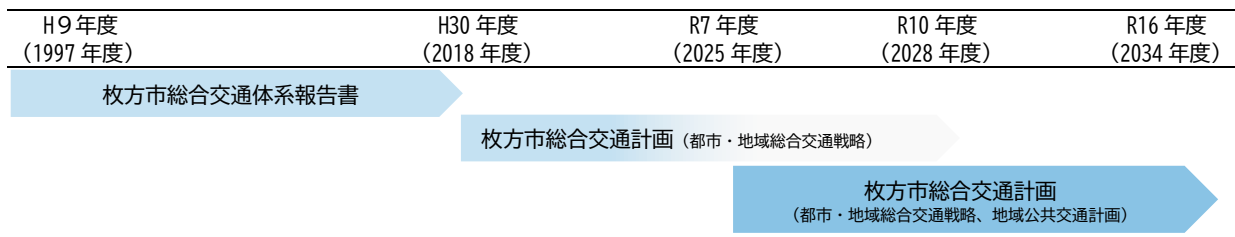
令和７（2025）年度から令和 16（2034）年度の 10 年間とし、概ね５年後に中間見直しを実施します。

また、社会情勢の変化や技術革新に対応していくため、計画期間内においても必要に応じて見直しを実施します。

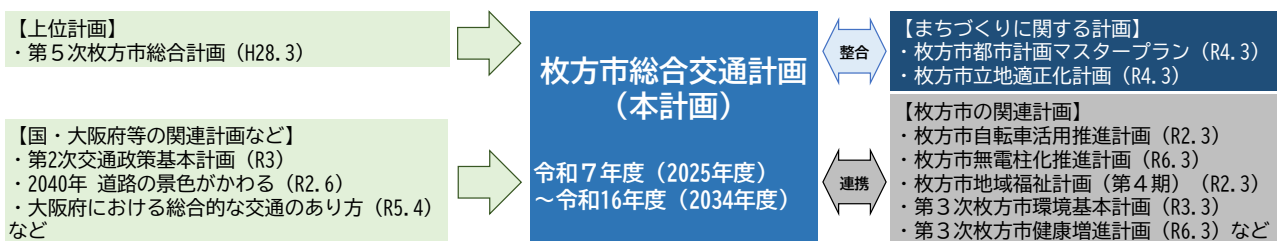
H９年度（1997 年度）	H30 年度（2018 年度）	R7 年度（2025 年度）	R10 年度（2028 年度）	R16 年度（2034 年度）

枚方市総合交通体系報告書

枚方市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略）

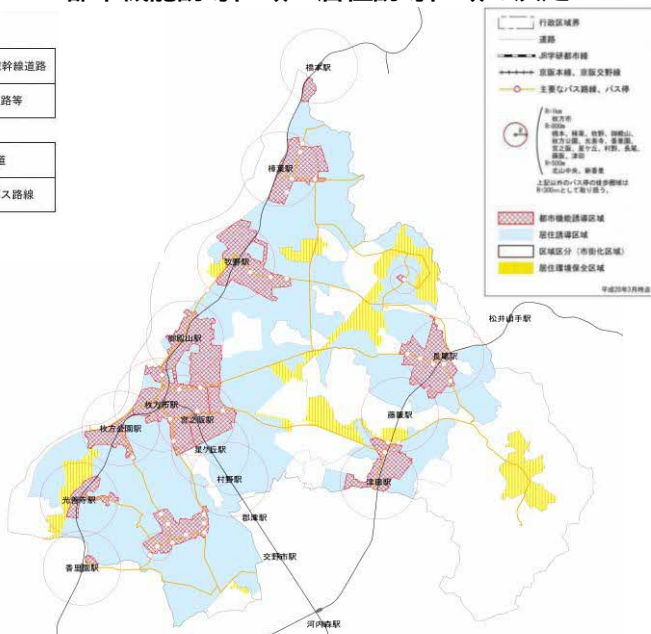
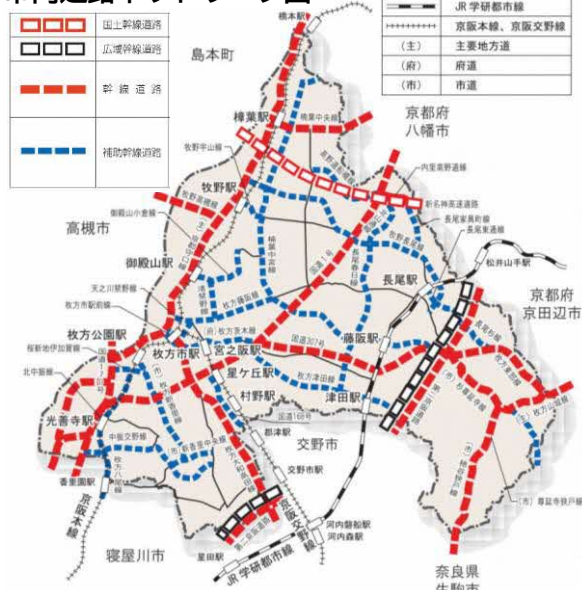
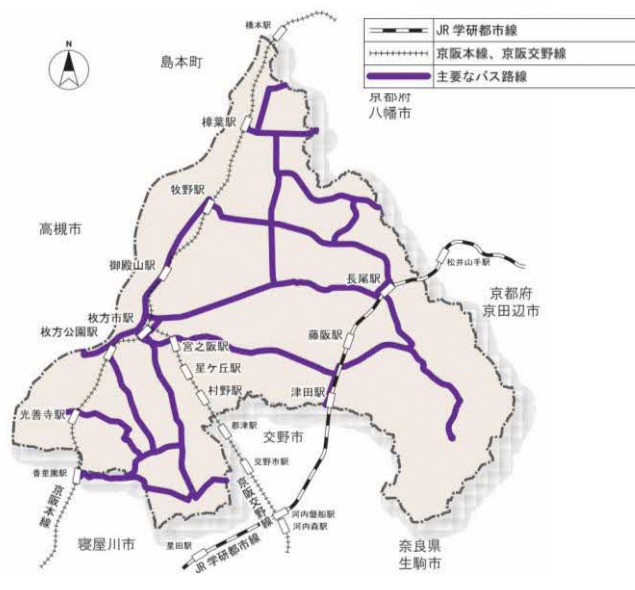
枚方市総合交通計画
（都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画）

1-5　計画の位置づけ

本計画は、都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年３月　国土交通省都市局制定）及び、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和２年 11 月改正）に基づき策定します。

第５次枚方市総合計画を上位計画とし、枚方市のまちづくりに関する計画との整合や、各分野の計画との連携を図りながら、交通に関する施策の推進を図ります。

計画の位置づけ

1-6 枚方市が目指すまちと交通

（１） 公共交通を軸とするこれからの都市づくり

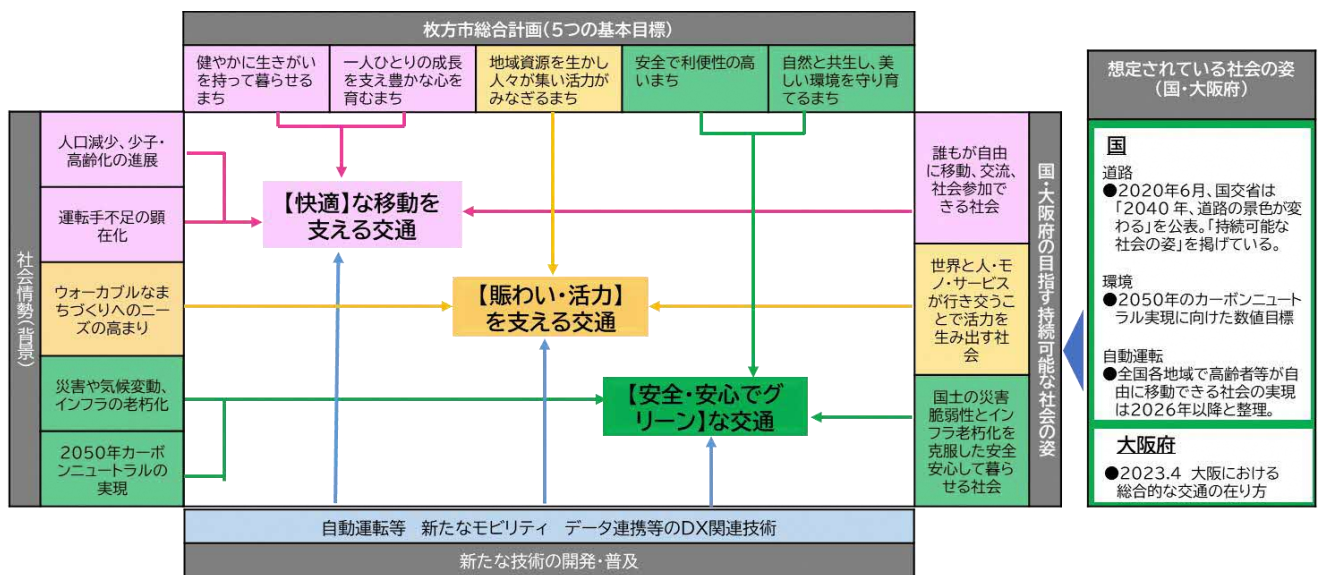
「枚方市都市計画マスタープラン」（令和４年３月一部改定）及び「枚方市立地適正化計画」（令和４年３月変更）では、公共交通を軸とした都市の形成を促進していくために、鉄道駅の周辺などにおいては、都市拠点を配置し、それぞれの特性に応じて居住及び都市機能の集積を図るなど、計画的な都市づくりを進め、集約型都市構造の実現を目指しています。

（２）　本計画における交通の将来像の設定

　これまで、平成 30 年 12 月に策定した「枚方市総合交通計画」に基づき、「枚方市都市計画マスタープラン」で示された都市構造を踏まえ、広域中心拠点の枚方市駅や広域拠点の樟葉駅、長尾駅、枚方公園駅、地区拠点の光善寺駅など都市拠点周辺において、回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備を推進してきました。また、これらの都市拠点と市域の居住地域を結ぶ公共交通サービスを充実させるために、主要なバス路線の交通サービスを強化し、公共交通不便地域については、行政、交通事業者、市民などが連携し、多様な移動手段の確保に取り組んできました。

　本市の交通を取り巻く情勢と国や大阪府が目指す持続可能な社会の姿を踏まえ、今後の社会情勢等の変化を展望しながら、本市総合計画に掲げる「枚方市がめざすまちの姿」の実現を支えるために、交通分野が目指す将来像を次の視点のもとに設定します。

交通の将来像設定の視点

視点①　想定される社会情勢の変化に柔軟に対応

　今後予測される「社会情勢」の変化を展望しながら、国や大阪府が目指す持続可能な社会の姿を踏まえ、「枚方市総合計画」に掲げるめざすまちの将来像の実現を支えるため、以下により抽出した３つのキーワードを基に、社会情勢の変化に柔軟に対応できる総合的な交通環境を整備します。

視点②　将来都市構造の実現を支える

　集約型都市構造やコンパクト・プラス・ネットワークの計画的な都市づくりの実現を支える総合的な交通環境を整備します。

視点③　地域区分による将来像の明確化

　地域特性や交通特性を踏まえた施策展開を図るため、地域区分に応じた将来像を新たに設定し、区分に応じた施策を紐づけます。

交通の将来像

枚方の安全・安心と元気を支える誰もが外出しやすく 持続可能でグリーンな交通

―地域特性に応じて多様な移動手段を選択・組み合わせて快適に移動できる交通環境の整備に取り組みます―

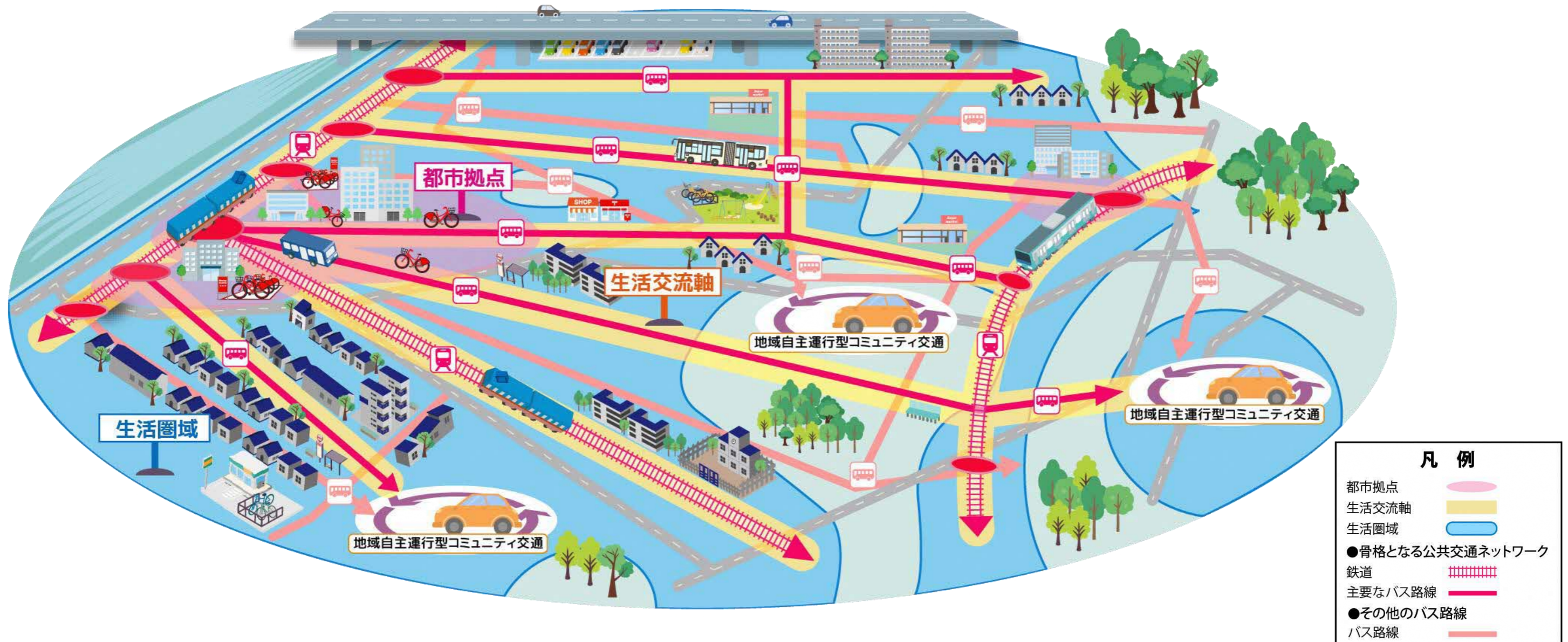
都市拠点（都市計画マスタープランにおける都市機能集積を図る拠点）

賑わい・活力ある拠点の形成を支える交通環境の形成

生活交流軸（骨格となる公共交通ネットワーク沿道）

快適・便利に都市拠点間や生活圏域から移動できる交通環境の形成

生活圏域（立地適正化計画における居住誘導区域及び居住環境保全区域）

拠点にアクセスしやすい交通環境の形成

（3） 本計画における理念の設定

「交通の将来像」の実現に向け、事業・計画などの根底にある基本的な考え方である「理念」を次のとおり設定します。

<table>
<tr><th>理　念</th></tr>
<tr><td>ひと・企業・行政 みんながつながり 支え合う交通で
未来のまちをつくる
一人ひとり、またはそれぞれの主体が、多少の不便や負担を分かち合いながら、今ある資源を有効に活用するなど、自分にできることを考え、行動することの大切さを認識し、都市や地域の交通環境を私たち自身で考え、育て、維持していくよう、まちづくりを交通の面からしっかりと支えます。</td></tr>
</table>

理念に基づき、各主体が以下に掲げる主な役割について共通認識をもち、お互いに連携しながら施策の推進に取り組む必要があります。

<table>
<tr><th colspan="2">各主体の主な役割</th></tr>
<tr><td>ひと（市民）
</td><td rowspan="2">● 公共交通は利用者によって支えられていることを認識し、自家用車の過度な利用は控え、公共交通の積極的利用に努めます
● 地域の足の確保（地域自主運行型コミュニティ交通など）に向け、市民及び地域組織等が主体的に関わるよう努めます
● 公共交通の維持や健康増進、地域活性化などのため、散歩や買い物、イベント参加など、外出する機会を増やすよう努めます
● 移動について自ら考え、環境に優しい乗り物を利用することや健康のために歩く距離を増やすなど、環境や健康に配慮したライフスタイルを実践します
● 公共交通や自動車、自転車などの利用にあたっては、交通ルールやマナーを守り、他の利用者に配慮した行動を心がけます</td></tr>
<tr><td>企業（企業・団体等）
</td></tr>
<tr><td>企業（公共交通事業者）</td><td>● 利用状況を把握し、市民の意見を十分に聞き、運営に反映させるように努めます

● 公共交通サービスの維持・向上に向け、行政との対話・連携に努めます
● ひと・企業（企業・団体等）・行政に対し、公共交通利用に関する情報の積極的な提供などにより、公共交通の利用促進に努めます</td></tr>
<tr><td>行政
</td><td>● ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と連携を図り、地域公共交通の維持に取り組みます
● 交通の将来像の実現に向け、関係者と連携し、更なる公共交通の利用促進に取り組むなど、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と協力して計画を着実に推進します
● 計画の実現にあたり、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）や行政機関相互の協議・調整の場の提供など、適切な進行管理を行います</td></tr>
</table>

2　基本方針・施策目標と評価指標

2-1 現状と課題、基本方針の設定

前章で設定した、交通の将来像の実現に向け、基本方針を以下のように設定します。

現状

交通に関する現状

- 高齢者の割合が増加傾向。夫婦世帯が継続的に転入超過
- 今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される
- 市民の移動量が減少傾向
- 「クルマを気軽に利用できない人」が4割。その内、家族等により送迎されている人が2割程度存在
- 東部地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い
- 公共交通が充実しており、利便性が高い
- 免許返納件数は減少傾向。交通事故件数は減少傾向であるが、高齢者の事故割合は増加傾向
- コロナ禍によるライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、公共交通利用者が大きく減少したが、その後は回復傾向
- 運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化。本市でも主に朝ラッシュ・深夜帯で減便が実施されるなどにより、市民生活への影響が発生
- デジタル技術の進化（DX）
- 広域道路ネットワーク形成に寄与する都市計画道路事業が多方面で実施中
- 都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業によるまちづくりが実施・検討中
- 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行
- 歩行空間が不十分な幹線道路が存在
- 主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

市民ニーズ

- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上・鉄道駅までのアクセス性の向上を求める声が多い
- バスのサービス水準の維持または向上、バス停の利用環境改善、時間通りの運行を求める声が多い
- 安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリーの推進を求める声が多い
- 自転車の利用環境向上（駐車場・利用マナー等）を求める声が多い

課題

課題	内容
①公共交通の環境整備	・鉄道駅・バス停までのアクセス性、利用環境の改善が必要
②交通渋滞の解消	・主要バス路線の一部などで発生する交通渋滞の解消が必要
③公共交通サービス水準の維持・向上	・運転手不足によるバス路線廃止が懸念される中、公共交通サービス水準を維持・向上するための取り組みが必要
④多様な移動手段を持続的に確保	・高齢者だけでなく、若者・子育て世代等誰もが快適に移動できる地域特性を踏まえた、多様な移動手段の確保が必要
⑤都市拠点へのアクセス性の向上	・都市拠点の賑わいづくりを支える交通環境の整備が必要
⑥都市拠点での賑わいづくり	・都市拠点での賑わいづくりを促す回遊性の向上が必要
⑦都市間・地域間の交流強化	・都市間・地域間の交流強化を支える、広域道路ネットワークや幹線道路の充実が必要
⑧環境負荷の低減	・技術革新の進展を踏まえた、環境負荷の低減に向けた取り組みが必要
⑨安全で安心な交通環境の整備	・インフラ老朽化対策や歩道の整備など移動の快適性を改善するための交通環境整備が必要
⑩交通事故の抑制	・交通事故件数は減少傾向であるが、引き続き、交通事故抑制に向けた取り組みが必要
⑪都市防災を支える交通の整備	・災害時、避難・救助・物資輸送を支える災害に強い道路ネットワークの整備が必要

基本方針1

誰もが快適で移動しやすい交通

誰もが快適で移動しやすい交通環境を形成するためには、既存の公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）と公共交通を補完する多様な移動手段による地域公共交通を維持する必要があります。

既存公共交通がもっている輸送力を十分に活用して、市内及び市外との間の快適な移動を支えるため、「骨格となる公共交通ネットワーク」を中心とした、公共交通サービス水準の向上に取り組みます。

多様な移動手段を持続的に確保するため、交通弱者への移動支援や地域が主体となった移動手段への支援などによる地域の足の確保に取り組みます。

基本方針2

賑わいと活力を支える交通

都市拠点での賑わいづくりに向け、歩きたくなるまちづくりの推進や駅周辺の混雑解消などにより、都市拠点内の回遊性と都市拠点へのアクセス性を向上させることで、交通の面から都市拠点の賑わいの創出を支えます。

また、幹線道路の整備やボトルネックの解消による道路ネットワークの連結強化を図ることで、都市間・地域間の交流を支えます。

基本方針3

安全・安心を支える環境と調和した交通

「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指し、環境に配慮した行動の促進や、電動車等の導入推進により交通が与える環境負荷の低減に取り組みます。

また、誰もが安全に外出できる交通環境の形成に向け、バリアフリーの推進や歩道空間整備事業に加え交通安全の啓発活動など、ハード・ソフト両面から交通安全の向上に取り組みます。

道路の強靭化に向け、幹線道路の整備や、無電柱化の推進など、災害に強い道路整備に取り組みます。

2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方

本市は、これまで都市の核となる都市拠点を中心に、居住や医療・福祉・商業などの都市機能を適切に誘導することにより、集約型都市構造やコンパクト・プラス・ネットワークの計画的な都市づくりの実現を目指してきました。こうしたまちづくりの方向等を見据え設定した「交通の将来像」の実現に向け、定時性・速達性に優れた鉄道と、運行頻度が高く都市機能が集積している「都市拠点」などと直結する主要なバス路線を「骨格となる公共交通ネットワーク」として定義します。

今後、既存公共交通が有する輸送力を十分に活用できるように、既存のバス路線の維持に取り組むとともに、「骨格となる公共交通ネットワーク」の機能強化を図ることで、市内及び市外との間の快適な移動を支えていきます。

なお、鉄道やバスでは対応が難しい公共交通不便地域などにおける地域の足の確保として、タクシーの利活用や、地域住民等の理解・協力を得ながら、既存の公共交通を補完する、地域が主体となった移動手段の導入を支援するなど、需要に応じた交通モードの最適化に取り組みます。

骨格となる公共交通ネットワーク

注 1)骨格となる公共交通ネットワークは鉄道全路線及び主要なバス路線については運行頻度が高く(運行本数が概ね 50 本以上/日・片道かつ概ね平均 2 本以上/時間・片道)、都市機能が集積している都市拠点と直結する路線などを抽出

注 2)骨格となる公共交通ネットワークは 2024 年度時点のものであり、今後まちづくりの進展や都市計画道路の供用、社会情勢の変化に伴い見直す場合がある

注 3)橋本駅については、八幡市都市計画マスタープラン(平成 31 年 3 月)に「都市機能誘導拠点」として位置づけ
香里園駅については、寝屋川市都市計画マスタープラン(令和 4 年 3 月改定)に「都市核」として位置づけ
郡津駅、交野市駅については、交野市都市計画マスタープラン(令和 5 年 4 月改定)に「拠点」として位置づけ

2-3 施策目標と評価指標

基本方針等を踏まえて、交通の将来像の実現に向けた施策目標を設定します。また、施策目標の達成度合いを評価するために、評価指標を設定します。

施策目標

基本方針1 誰もが快適で移動しやすい交通

施策共通目標 地域公共交通の維持

公共交通と公共交通を補完する移動手段を組み合わせることで、将来にわたり地域公共交通を維持することを目指します。

施策目標1—1 既存公共交通ネットワークの維持

路線バスの運転手の確保など既存公共交通の輸送力を確保する取り組みを重点的に進めるとともに、公共交通の利用促進に取り組み、既存公共交通ネットワークの維持を目指します。

施策目標1—2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

定時性や利便性などサービス水準の向上に向けて取り組むことで、大量輸送を担う骨格となる公共交通ネットワークの機能を強化します。

施策目標1—3 地域の足の確保

交通弱者の移動支援や地域住民等の理解・協力を得ながら地域特性に応じた多様な移動手段を導入することにより、地域の足の確保を目指します。

基本方針2 賑わいと活力を支える交通

施策目標 2—1 回遊性やアクセス性を高める交通機能強化

枚方市駅などの都市拠点内では歩きたくなるまちづくりや短距離の新たな移動手段の導入に取り組むことで回遊性を高めます。また、駅前の交通混雑の解消や自転車で通行しやすい空間を整備することで、都市拠点へのアクセス性を高めます。

施策目標 2—2 都市間・地域間の連結強化

広域な都市間や市内の地域間を連結する幹線道路の整備促進や、渋滞要因となっているボトルネックの解消に取り組み、都市間・地域間の連結を強化します。

基本方針3 安全・安心を支える環境と調和した交通

施策目標 3—1 交通が与える環境負荷の低減

環境負荷の低い移動手段の利用など環境に配慮した行動を促すとともに、電気自動車等の導入促進に取り組むことで、交通が与える環境負荷を低減させます。

施策目標 3—2 交通環境の安全性向上

交通安全意識の向上や安全な通行空間の確保を進め、交通環境の安全性を高めます。

施策目標 3—3 道路の強靭化

幹線道路の整備促進など災害に強い道路の整備や計画的な予防保全型の維持管理に取り組むことで、道路を強靭化します。

【評価指標】

地域公共交通人口カバー率 評価スパン:毎年

鉄道駅から概ね半径 800m以内又はバス停から概ね半径 300m以内又は公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の運行エリア内に含まれる人口の割合を算出

◆現況(R6年度)86.8% ➡ 目標(R16 年度)現状以上

鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合 評価スパン:毎年

◆鉄道 現況(R4 年度)63.4%($\frac{252,187 人/日}{397,681 人}$)➡ 目標(R16 年度)現状以上

◆バス※ 現況(R4 年度)7.7%($\frac{30,753 人/日}{397,681 人}$) ➡ 目標(R16 年度)現状以上 ※交通系 IC カード利用者のみ

代表交通手段分担率(鉄道・バス) 評価スパン:10 年毎

◆現況(R3 年度)鉄道 17.4% バス 3.4%➡ 目標(R16 年度)現状以上

骨格となる公共交通ネットワーク(路線バス)上の朝夕旅行速度 評価スパン:5 年毎

旅行速度とは、道路の一定区間距離を旅行(移動)時間で除した値。20km/h 未満が「混雑」として定義されている。

◆現況(R3 年度)20km/h 未満の区間 ➡ 目標(R16 年度)20km/h 以上

公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数 評価スパン:毎年

◆現況(R6 年度)1 団体 ➡ 目標(R16 年度)現状以上

外出する人の割合(65 歳以上) 評価スパン:3 年毎

社会参加や就労が高齢者の健康増進につながると考えられており、「第 3 次枚方市健康増進計画(令和6年3月策定)」において週 2 回以上の外出する人の割合増加を目指していることから設定。

◆現況(R4 年度)81% ➡ 目標(R16 年度)86%

枚方市駅及び樟葉駅の鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合 評価スパン:毎年

◆枚方市駅 現況(R4 年度)29.3%($\frac{116,618 人/日}{397,681 人}$) ➡目標(R16 年度)現状以上

◆樟葉駅 現況(R4 年度)17.3%($\frac{68,695 人/日}{397,681 人}$) ➡目標(R16 年度)現状以上

枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間 評価スパン:5 年毎

◆市内東部地域から高槻市境への到達時間

現況(R3年度)32 分 ➡ 目標(R16 年度)現状未満

◆市内北部地域から寝屋川市境への到達時間

現況(R3年度)34 分 ➡ 目標(R16 年度)現状未満

市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量 評価スパン:毎年

◆現況(R3 年度)298 千t-CO_2 ➡ 目標(R12 年度)238 千t-CO_2

市内の交通事故件数(歩行者・自転車・車両) 評価スパン:毎年

◆歩行者・自転車

現況(R4 年度)440 件 ➡ 目標(R16 年度)現状未満

◆車両

現況(R4 年度)1,173 件 ➡ 目標(R16 年度)現状未満

市内広域緊急交通路の無電柱化整備延長 評価スパン:5 年毎

◆現況(R6 年度)4.77km ➡ 目標(R16 年度)5.81km

3　目標達成のための施策

3-1 施策の体系

本計画の基本方針、施策目標、施策の体系を以下に示します。

凡例
事業中又は継続的な取り組み
具体化や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
実現の可能性について検討を進める事業

【快適】

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等			実施主体				スケジュール	
			行政	企業		市民	計画期間（R7~R16）	
				交通事業者	企業・団体等		短期	中長期
基本方針１：誰もが快適で移動しやすい交通								
施策共通目標：地域公共交通の維持								
施策目標１－１：既存公共交通ネットワークの維持								
施策 1 輸送力の確保 重点	1．公共交通従事者の確保	・他分野との連携による有資格者の参画促進 ・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動 ・雇用・勤務形態の柔軟化 ・公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信	○	○	○			
	2．輸送手段の高度化	・輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討 ・自動運転等新技術の調査・研究	○	○				
施策 2 公共交通利用促進	1．多様な媒体による わかりやすい情報発信	・ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開 ・市 HP や SNS 等を活用した情報発信 ・地域や学校等と連携した情報発信	○	○	○			
	2．モビリティ・マネジメントの 推進	・ひらかた交通タウンマップの利活用 ・出前講座の実施 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進	○	○	○	○		
施策目標１－２：骨格となる公共交通ネットワークの機能強化								
施策 3 公共交通利用環境の改善	1．バス待ち等環境の改善	・バス停の上屋やベンチ等の設置 ・サイクル・アンド・バスライドの推進	○	○	○	○		
	2．バリアフリーの推進 （駅、バス停、車両等）	・鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等） ・生活関連経路のバリアフリー化 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・心のバリアフリーの推進	○	○	○			
	3．MaaS 等の普及促進	・MaaS 普及促進に向けた取り組みの推進	○	○	○			
施策 4 交通流の円滑化	1．ボトルネックの解消	・交差点改良、バイパス道路の整備 ・駅前広場の整備・改良 ・京阪本線連続立体交差事業	○	○				
施策目標１－３：地域の足の確保								
施策 5 多様な移動サービスの確保	1．交通弱者への移動支援	・ひらかたいすプロジェクト ・障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業） ・妊産婦へのタクシー配車サービス ・福祉タクシー基本料金助成事業 ・総合福祉センター送迎バス運行委託事業 ・福祉移送サービス事業 ・公共交通の障害者割引制度 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入【再掲】	○	○	○	○		
	2．公共交通を補完する移動手段の確保	・枚方市ボランティア輸送補助制度 ・地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開 ・民間送迎バス等の利活用 ・地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討	○	○	○	○		

基本方針・施策目標・施策	取組	具体的な取組・実施事業等	実施主体：行政	実施主体：企業：交通事業者	実施主体：企業：企業・団体等	実施主体：市民	スケジュール 計画期間（R7～R16）：短期	スケジュール 計画期間（R7～R16）：中長期
基本方針２：賑わいと活力を支える交通								
施策目標２－１：回遊性やアクセス性を高める交通機能強化								
施策 1 都市拠点内の回遊性強化（重点）	1.歩きたくなるまちづくりの推進	・枚方市駅周辺再整備の推進 ・樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路（ほこみち制度の活用） ・まちなかベンチの設置 ・無電柱化推進計画の推進 ・歩行空間のバリアフリー化 ・路上駐車対策 ・放置自転車対策	○	○	○	○	→	→
	2.短距離移動手段の導入促進	・シェアサイクルの導入 ・低速小型モビリティ等の導入可能性の検討	○	○	○		→	→
施策 2 都市拠点への アクセス性強化	1.都市拠点における交通混雑の解消	・駅前広場の整備・改良【再掲】 ・路上駐車対策【再掲】	○		○		→	→
	2.自転車利用環境の向上	・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進 ・自転車活用推進計画の推進	○				→	→
施策目標２－２：都市間・地域間の連結強化								
施策 3 道路ネットワークの強化	1.幹線道路の整備促進	・新名神高速道路の整備（事業主体は NEXCO 西日本） ・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備 ・都市計画道路の整備	○				→	→
	2.ボトルネックの解消【再掲】	・交差点改良、バイパス道路の整備【再掲】 ・京阪本線連続立体交差事業【再掲】	○	○			→	→
基本方針３：安全・安心を支える環境と調和した交通								
施策目標３－１：交通が与える環境負荷の低減								
施策 1 環境に配慮した行動の促進	1.モビリティ・マネジメントの推進【再掲】	・ひらかた交通タウンマップの利活用【再掲】 ・出前講座の実施【再掲】 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・カーシェアリングの利用促進	○	○	○	○	→	→
施策 2 電動車等の導入促進	1.EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の導入	・EV バスの導入 ・市民等への EV 車導入支援 ・EV バスを活用した脱炭素に関する環境教育	○	○			→	→
施策目標３－２：交通環境の安全性向上								
施策 3 交通安全意識の向上	1.交通安全教育等の推進	・交通安全教室等の実施 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施 ・高齢ドライバーの安全に資する環境づくり ・運転免許自主返納者への支援（ひらかたポイント等）	○	○	○	○	→	→
	2.自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践	・交通安全教室等の実施【再掲】 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施【再掲】 ・交通指導取締りの推進	○	○	○	○	→	→
施策 4 安全な通行空間の確保（重点）	1.歩行空間・自転車通行空間の整備	・枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備【再掲】 ・歩行空間整備事業 ・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・踏切道の改良事業 ・京阪本線連続立体交差事業【再掲】	○	○			→	→
	2.生活道路の安全対策	・子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策 ・交通指導取締りの強化	○				→	→
施策目標３－３：道路の強靭化								
施策 5 災害に強い道路の整備（重点）	1.幹線道路の整備促進【再掲】	・新名神高速道路の整備（事業主体は NEXCO 西日本）【再掲】 ・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備【再掲】 ・都市計画道路の整備【再掲】	○				→	→
	2.道路の安全性の向上	・無電柱化推進計画の推進【再掲】 ・橋梁長寿命化修繕計画の推進	○				→	→
施策 6 道路の予防保全型の維持管理	1.計画的な道路の更新、改修等	・主要道路リフレッシュ事業の推進 ・街路樹維持管理方針の推進 ・橋梁長寿命化修繕計画の推進【再掲】	○				→	→

【賑わい・活力】

【安全・安心・グリーン】

3-2 施策・取組

施策共通目標　地域公共交通の維持

施策目標１－１　既存公共交通ネットワークの維持

施策１　輸送力の確保　重点

交通事業者や同じ沿線の自治体とも連携し、ハローワークを通じた採用セミナーや公共交通利用促進イベント等の様々な機会を創出し、公共交通の社会的意義や運転手業務の魅力の発信に取り組みます。

また、鉄道やバスの生産性向上に向け、運転手一人当たりの輸送力の高い「長尺バス」等の導入を検討するとともに、全国各地で実施されている自動運転等の新技術の実装状況を注視し本市における導入可能性について検討します。

１．公共交通従事者の確保

- 市と交通事業者に加え、同じ課題を抱える近隣市やハローワーク等との連携による採用活動に取り組みます。
- 公共交通の利用促進イベント等において、交通事業者のブースを出展し、車両の展示や公共交通の意義、運転手の魅力の発信に取り組みます。
- 定年退職した消防職員など、他分野との連携による有資格者の参画促進を検討するなど採用制度の見直しに取り組みます。

実施事業等

- 他分野との連携による有資格者の参画促進（行政、交通事業者）
- 近隣市やハローワーク等と連携した採用活動（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 雇用・勤務形態の柔軟化（交通事業者）
- 公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信（行政、交通事業者）

桑名市職員の 60 歳到達以降における三重交通株式会社への転籍に関する協定（出典：桑名市 HP）

定年延長あわせ、60 歳に到達した消防職員が希望に基づいて三重交通に転籍し、消防職員としての知識や経験を活かし、バス運転手として働くことが可能。

ハローワーク茨木及び茨木市・摂津市・島本町主催のセミナーチラシ

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業化に向けた取組	事業中又は継続的な取組		

２．輸送手段の高度化

- より輸送力の高い長尺バスや連節バスの導入や、自動運転、AI オンデマンド交通など新しい技術を用いた交通について、最新動向を注視し、調査・研究を重ねながら本市における導入の可能性について検討します。

実施事業等

- 輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討（交通事業者）
- 自動運転等新技術の調査・研究（行政、交通事業者）

連節バス「Port Loop」
（出典：神姫バス運行　神戸市 HP）

自動運転バス
（出典：茨城県境町 HP）

Column　自動運転技術の現状と目標

日本国内では、2021（令和３）年３月より高速道路での自動運転レベル３（特定の条件下で自動運転。ドライバーの存在が不可欠。）の車両の販売や中山間地域での無人の自動運転サービスが開始されています。

道路交通法の改正により、2023（令和５）年４月から自動運転レベル４（特定の条件下で完全自動運転。）が可能となり本格的な路線バスへの自動運転技術の実装が期待されています。

（出典：国土交通省 HP）

レベル４自動運転移動サービス
（福井県永平寺町）
（出典：経済産業省 HP）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	実現可能性の検討			

施策２ 公共交通利用促進

今後、人口減少に伴い公共交通利用者の減少が予測されるなか、公共交通を持続的に維持していくためには、日常的に公共交通を利用する市民だけでなく、自家用車利用者も含めて、市民が皆で公共交通を使って支えていくという意識をもつことが不可欠です。

これまで本市では、市のホームページによる情報発信や「ひらかた交通タウンマップ」の利活用により、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めてきました。今後は更に情報発信やロゴを活用した公共交通利用促進運動を展開するなどにより、効果的な利用促進・意識啓発の取り組みを強化します。

１．多様な媒体によるわかりやすい情報発信

- 公共交通を身近で親しみやすいものと感じてもらうため、幅広い年代の方が、公共交通に関する情報を受け取れ、またその情報がすぐに理解できるように、多様な媒体で多様な利用者に向けたわかりやすい情報発信やロゴを活用した公共交通利用促進運動による利用促進・意識啓発を行います。

実施事業等

- ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 市 HP や SNS 等を活用した情報発信（行政、交通事業者）
- 地域や学校等と連携した情報発信（行政）

都市交通データの提供例
（出典：札幌市 HP）

北海道公共交通利用促進運動シンボルロゴ
（出典：北海道鉄道活性化協議会）
地域における様々な関係者が一体となって、公共交通の利用促進に向けた取り組みを展開

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

2．モビリティ・マネジメントの推進

- 持続可能な公共交通の実現に向け、クルマを気軽に利用できない市民（普段から家族による送迎に頼っている方など）の公共交通への利用転換の促進に取り組みます。
- 公共交通の乗り方や、目的地への行き方がわかる「ひらかた交通タウンマップ」等を活用し、公共交通利用を働きかけるイベントの実施や、学校・地域・企業等を対象とした出前講座の実施による、利用促進・意識啓発に取り組みます。
- 市内企業・団体等と連携し、環境負荷の少ない徒歩・自転車・公共交通を利用したエコ通勤の普及促進に取り組みます。

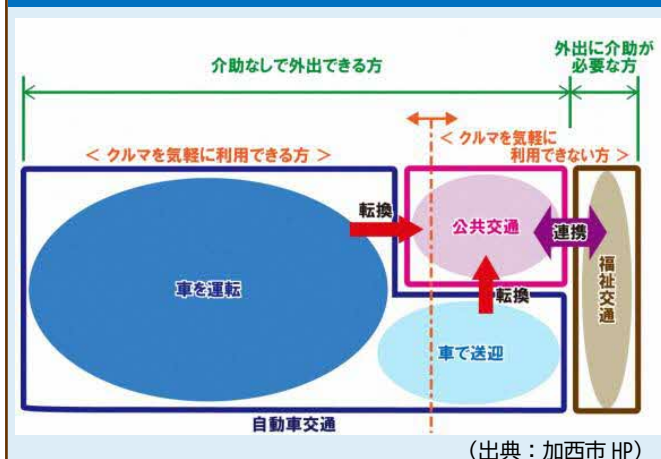
実施事業等

- ひらかた交通タウンマップの利活用（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 出前講座の実施（行政、交通事業者）
- エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進（行政、企業・団体等）

ひらかた交通タウンマップ
（NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議・枚方市・京阪バス株式会社・京阪電気鉄道株式会社）

バス！のってスタンプラリー
（NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議・枚方市・京阪バス株式会社）

始めよう「エコ通勤」
（出典：国土交通省）

Column　自動車交通と公共交通等の役割分担

（出典：加西市 HP）

兵庫県加西市では、公共交通を維持し、よりよいものにしていくことは、気軽に外出できるために必要不可欠な取り組みとしています。

そこで、「介助なしで外出できる方」のうち、「クルマを気軽に利用できない方」の外出を公共交通が担い、また問題なくクルマで送迎してもらっている人は引き続き送迎でも問題ありませんが、送迎から公共交通への利用転換を促し、送迎負担の減少をめざしています。

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策目標１－２　骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

施策３　公共交通利用環境の改善

本市は、「枚方市立地適正化計画」において、拠点となるエリアへの都市機能および居住の誘導を図り、都市拠点間や生活圏域などからの移動を支える公共交通機能の確保を図ることとしており、都市間交通を担う鉄道網と、都市拠点などを結ぶバス路線網による公共交通ネットワークについて、利便性の向上等に向けた取り組みを進めてきました。今後、利便性の向上に向け、骨格となる公共交通ネットワークを中心として、バス待ち等環境の改善やバリアフリーの推進、MaaS 等の普及促進に取り組みます。

１．バス待ち等環境の改善

- 行政と交通事業者が連携した、バス停の上屋設置などに加え、地域と一体となって公共交通を支える認識や愛着の醸成を図るため、行政や交通事業者だけでなく、バス利用者である沿線住民や周辺施設等の協力を得て新たな上屋の設置や維持管理を行う仕組みを検討し、猛暑対策も考慮したバス待ち環境の改善に取り組みます。
- バス停へのアクセス性を高めるため、自転車でバス停付近のコンビニや商業施設まで行き、自転車を停めて路線バスに乗り換えることができるよう、民間事業者との連携による「サイクル・アンド・バスライド」の推進に取り組みます。

実施事業等

- バス停の上屋やベンチ等の設置（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- サイクル・アンド・バスライドの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）

「峠」バス停　ベンチ等の設置
（写真提供：枚方家具団地協同組合）

「バス待ち処」始めました！
（出典：熊本県熊本市 HP）

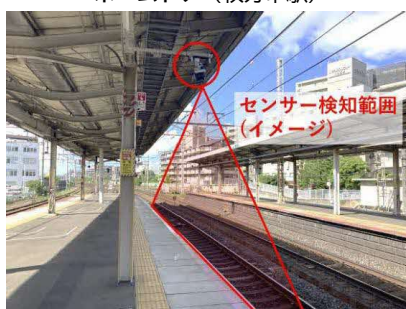
主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

2．バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）

● 快適な移動の実現に向け、「枚方市バリアフリー推進協議会」とも連携を図りながら、ハード（生活関連経路のバリアフリー化等）及びソフト（心のバリアフリーの推進等）の両面から着実なバリアフリーの推進に取り組みます。

実施事業等

- 鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等）（交通事業者）
- 生活関連経路のバリアフリー化（行政）
- ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入（交通事業者）※市内全域で展開
- 心のバリアフリーの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）※市内全域で展開

道路のバリアフリー化（津田駅西口駅前広場）
視覚障害者誘導用ブロックの改良、歩道横断部の勾配改良等

心のバリアフリーハンドブック
（出典：京都市 HP）

ホームドア（枚方市駅）

ホーム安全スクリーン（出典：JR 西日本 HP）

ユニバーサルデザインタクシー
（出典：一般社団法人日本自動車工業会 HP）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

3．MaaS 等の普及促進

- MaaS 等により、利便性の向上、利用促進、回遊性の向上などが期待されることから、本市でも MaaS 関連サービスに交通事業者と連携したイベントや施設入場券と連携させるなどにより普及促進を図り、市民や来街者の利便性向上等に取り組みます。

実施事業等

- MaaS 普及促進に向けた取り組みの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）

デジタル乗車券サービス スルっと QRtto のサービス開始について（令和 6 年 5 月　スルっと KANSAI 協議会）
関西の主要鉄道会社が連携し、2024 年 6 月より QR コードを活用したデジタル乗車券「スルッと QRtto（クルット）」のサービスが開始されました。

Column MaaS 等の普及促進

デジタルチケットの活用

兵庫県神戸市では、マイナンバーカードと MaaS サービスの連携により、公共交通における住民割引を実施する社会実験に取り組んでいます。

デジタルチケットアプリ「RYDE PASS」にマイナンバーカードを紐づけることにより、神戸市の中心部を巡るバス「シティーループ」、「ポートループ」、神姫バスの路線バス（神戸市中心エリア、神戸空港線）が、1 日乗り放題になるチケット Kobe 1day loop bus ticket の 350 円引きクーポンが最大 6 回もらえる神戸市民限定のお得なキャンペーンを実施しています。

今後、利用者の属性に応じた公共交通の料金割引の検討が期待されます。

（出典：KOBE スマートシティ推進コンソーシアム HP）

交通 DX によって目指す将来像

国では、交通DXによるデジタル・データをフル活用した社会課題の解決に取り組んでおり、短期的には公共ライドシェアや日本版ライドシェアの普及、長期的に MaaS の進展に取り組んでいます。

（出典：国土交通省資料）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策４　交通流の円滑化

　既存公共交通がもっている輸送力を十分に活用して、市内及び市外との間の快適な移動を実現するためには、ボトルネックを解消して、定時性を向上させることで、交通流の円滑化を図ることが必要です。ボトルネックを解消するために、骨格となる公共交通ネットワークを中心とした交差点改良や、渋滞解消等に寄与するバイパス道路の整備等に取り組みます。

１．ボトルネックの解消

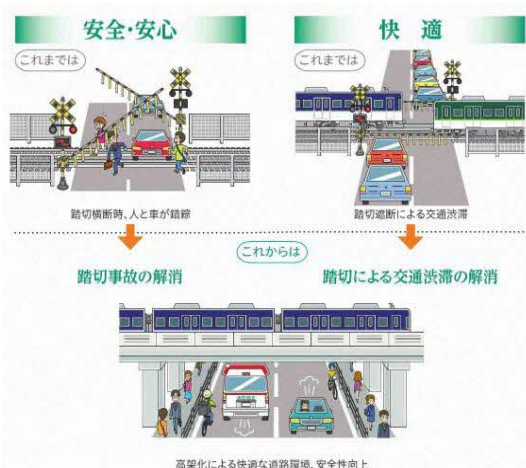
- 道路交通のボトルネックとなる箇所及び区間について、交差点改良やバイパス道路の整備に取り組みます。
- 京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までは、開かずの踏切が多く、生活に支障をきたしていることから、大阪府や寝屋川市、京阪電気鉄道株式会社とともに、高架化による踏切の解消を推進しています。これにより踏切事故・交通渋滞の解消に加えて、線路で分断された街の一体化を図ります。

実施事業等

- 交差点改良、バイパス道路の整備（行政）
- 駅前広場の整備・改良（行政）
- 京阪本線連続立体交差事業（行政、交通事業者）

整備前

整備後

交差点改良
（招提交差点（左折レーンの延伸））

事業効果
（出典：京阪本線連続立体交差事業パンフレット）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策目標１－３　地域の足の確保

施策５　多様な移動サービスの確保

本市においては、公共交通の補完に資する、地域が主体となった移動手段導入への支援として、令和３（2021）年３月に「枚方市ボランティア輸送補助金」を創設するなど、地域の足の確保に向けた取り組みを進めてきました。

今後、交通弱者への移動支援の取り組みや、多様な移動手段を確保することにより、誰もが外出しやすい環境を整え、地域の足を確保することで、健康維持・増進、交流や地域の活性化にもつながることが期待されます。

１．交通弱者への移動支援

- 高齢者、障害者、妊産婦など、移動に制約がある方々も、誰もが気兼ねなく外出できるよう、これまで実施している外出支援サービスを継続して実施するとともに、住民や企業等が主体となった「ひらかたいすプロジェクト」の推進など、健康維持・増進、交流や地域の活性化に向けた、外出支援の推進に取り組みます。

実施事業等

- ひらかたいすプロジェクト（行政、企業・団体等、市民）
- 障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業）（行政）
- 妊産婦へのタクシー配車サービス（交通事業者）
- 福祉タクシー基本料金助成事業（行政）
- 総合福祉センター送迎バス運行委託事業（行政）
- 福祉移送サービス事業（行政）
- 公共交通の障害者割引制度（交通事業者）
- ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入（交通事業者）【再掲】

ママサポートタクシー
（出典：第一交通産業 HP）
助産師の研修を受けたドライバーが対応。
事前登録することで陣痛時などの移動手段として利用可能。

ひらかたいすプロジェクト
自宅や事業所、店舗の前に自由に座れるイスを置くプロジェクト。ひらかた☆いすプロジェクト実行委員が実施

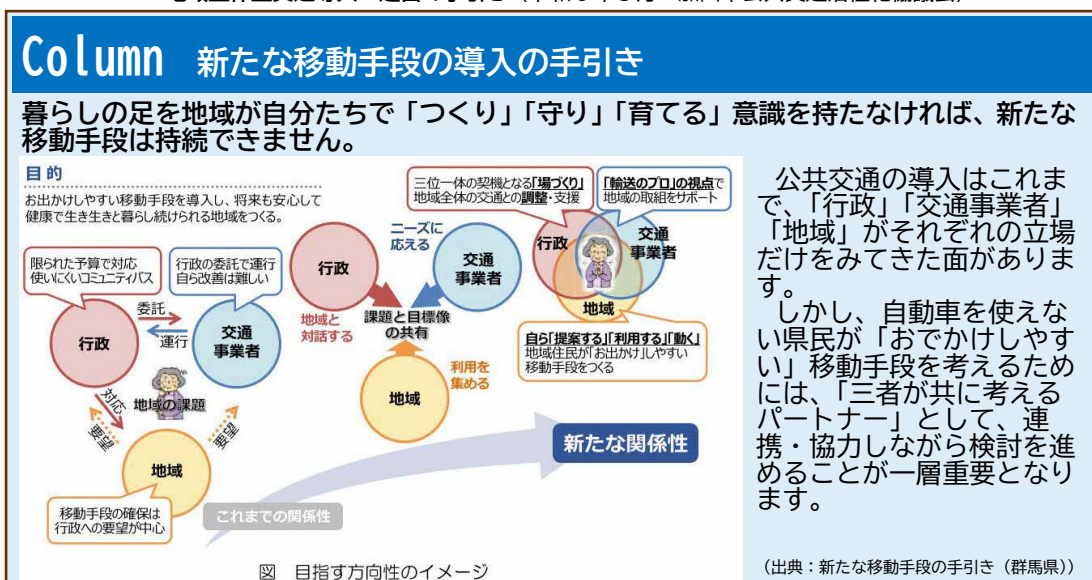
主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．公共交通を補完する移動手段の確保

- 鉄道やバスなどの公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していないなど、移動に困っている人の移動手段の確保を目指して、地域が主体となり、既存公共交通を補完する「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入を進められるよう、「(仮) 地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めます。
- また、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移動手段の確保を図ります。

実施事業等

- 枚方市ボランティア輸送補助制度（行政）
- 地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 民間送迎バス等の利活用（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討
（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）

地域主体型交通導入・運営の手引き（令和６年３月　加西市公共交通活性化協議会）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業化に向けた取組	事業中又は継続的な取組		

施策目標２－１　回遊性やアクセス性を高める交通機能強化

施策１　都市拠点内の回遊性強化　重点

　近年、道路空間をこれまでの「車中心」から「人中心」の空間へと再構築する「ウォーカブルな空間形成」の取り組みが全国各地で進められており、本市でも、ウォーカブル推進都市として枚方市駅周辺をウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）に設定して再整備に取り組むとともに、樟葉駅前広場を歩行者利便増進道路（いわゆる「ほこみち」）に指定するなど、歩きたくなるまちづくりの取り組みを進めてきました。

　今後は、歩行者が休憩しながら歩けるようにベンチ（いわゆる「まちなかベンチ」）の設置や通行の支障となるバリアの排除などを総合的に推進して歩きたくなるまちづくりを強化するとともに、訪れる市民や来街者がシェアサイクルなどを利用して容易に歴史や文化などの観光資源を回遊して本市の魅力を感じてもらえるよう都市拠点内の回遊性強化に取り組みます。

１．歩きたくなるまちづくりの推進

- 賑わいのある道路空間を構築することを目的とし、令和２年の道路法等の改正により創設された道路の指定制度「歩行者利便増進道路」の活用や、まちなかベンチの設置などを実施し、歩きたくなるまちづくりの推進に取り組みます。
- また、無電柱化の推進や、歩行空間のバリアフリー整備、路上駐車や放置自転車対策を行うことで、歩行者にやさしい道路空間の整備に取り組みます。

実施事業等

- 枚方市駅周辺再整備の推進（行政）
- 樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路（ほこみち制度の活用）（行政）
- まちなかベンチの設置（行政、企業・団体等、市民）
- 無電柱化推進計画の推進（行政）
- 歩行空間のバリアフリー化（行政）
- 路上駐車対策（行政、企業・団体等）
- 放置自転車対策（行政）

樟葉駅前広場　ほこみち制度活用イメージ

ひと休みベンチ寄付制度
（出典：大阪府富田林市 HP）
企業・団体等から寄付されたベンチを
道路や公園などに設置する制度

枚方市駅周辺コミュニティパーキング
共通駐車券システム

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．短距離移動手段の導入促進

- 枚方市駅周辺など鉄道駅を中心として都市拠点内に歴史や文化などの地域観光資源が点在しているエリアにおいては、訪れる市民や来街者が容易に回遊して本市の魅力を感じてもらえるようシェアサイクルや低速小型モビリティの導入促進に取り組みます。

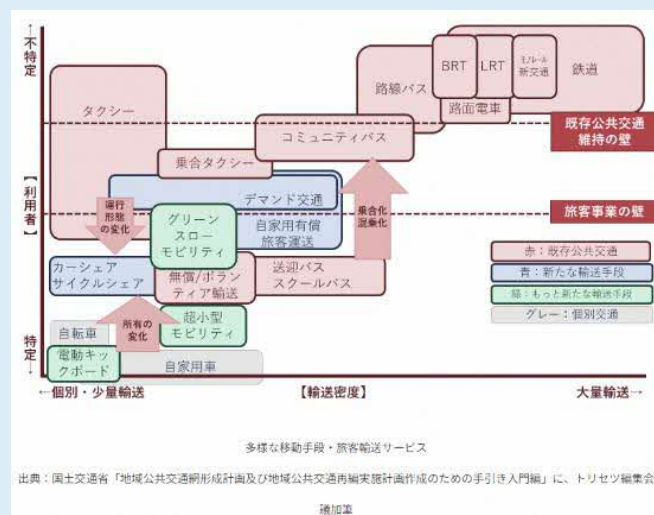
実施事業等

- シェアサイクルの導入（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 低速小型モビリティ等の導入可能性の検討（行政、交通事業者、企業・団体等）

北海道及び札幌市所有の敷地に設置された
シェアサイクル
（出典：国土交通省 シェアサイクル事業の導入・
運営のためのガイドライン）

低速小型モビリティ
（出典：神戸市 HP）

Column　移動手段とその位置づけ

出典：地域公共交通のトリセツ「今更聞けない！？移動手段ってどんな種類があるの？（塩士　圭介著）」

　人々が移動するための移動手段は様々にあり、大きく鉄道やバス、タクシーの不特定の人が利用する「公共交通」や自動車・自転車等の「個別交通」の２つに分類されます。
　左図は多様な移動手段・旅客輸送サービスを縦軸に「利用者が不特定か特定されているか」横軸に「輸送密度が大量（＝多数）か個別（＝少量）か」という観点でまとめられたものです。
　近年では、超小型モビリティや電動キックボードなど新しい移動手段が導入されたことや「ライドシェア」の導入に向けた議論等が進められているなど、交通環境を取り巻く状況が大きく変化しています。

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業化に向けた取組			

施策２ 都市拠点へのアクセス性強化

本市は、樟葉駅前広場内の公共交通（路線バス、タクシー）と一般車両による交通混雑の緩和や安全性向上を図る観点から、令和３年度に公共交通と一般車両を完全分離するための改良工事を実施したことで、路線バスの定時性が向上するなど大きな効果が見られました。今後は、市街地開発事業を進める枚方市駅の北側と南側の駅前広場においても同様の改良を進めるとともに、「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画（平成 29 年度）」や自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間を整備などによる都市拠点へのアクセス性強化に取り組みます。

１．都市拠点における交通混雑の解消

- 都市拠点における交通混雑の解消に向け、市街地開発事業による駅前広場の整備・改良に取り組みます。
- 駅周辺における路上駐車対策などに取り組むことで、交通混雑の解消に取り組みます。

実施事業等

- 駅前広場の整備・改良（行政）【再掲】
- 路上駐車対策（行政、企業・団体等）【再掲】

樟葉駅前広場ロータリー改良（令和 4 年完了）
交通混雑解消や安全性確保のために、
バス・タクシーと一般車両の動線を分離

枚方市駅北口駅前広場完成イメージパース

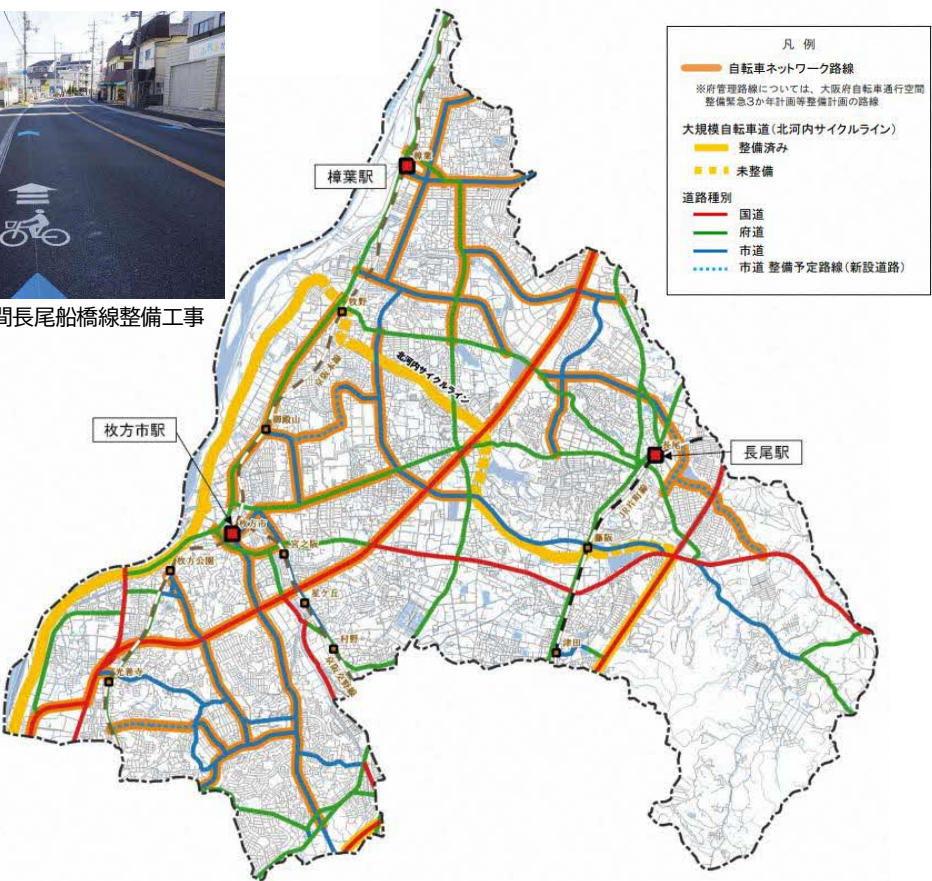
主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．自転車利用環境の向上

- 自転車は身近で機動性が高く、健康増進・観光・防災・環境など様々な視点での効果が期待されることから、今後も引き続き、都市拠点への自転車でのアクセス性向上に向けた自転車通行空間整備等、自転車の利用環境向上に取り組みます。

実施事業等

- 枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進（行政）
- 自転車活用推進計画の推進（行政）

自転車通行空間長尾船橋線整備工事

自転車ネットワーク路線
（出典：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策目標２－２　都市間・地域間の連結強化

施策３　道路ネットワークの強化

本市では、国土軸として広域的な都市間を連結する新名神高速道路や隣接する高槻市と連結する都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）、市内の地域間を連結する都市計画道路御殿山小倉線や牧野長尾線、長尾杉線など幹線道路の整備促進の取り組みを進めてきました。

今後も引き続き、これらの幹線道路の整備促進を図るとともに、交通渋滞の要因となっているボトルネックを解消することで、都市間や地域間の連結強化に取り組みます。

１．幹線道路の整備促進

- 利便性の向上に加え、防災や都市間交流の促進、物流や地域経済の活性化など様々な効果が期待される都市間や地域間を連結する幹線道路の整備を促進します。

実施事業等

- 新名神高速道路の整備（事業主体は NEXCO 西日本）
- 都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備（行政）
- 都市計画道路の整備（行政）

新名神高速道路整備状況
開通予定令和９年度
（出典：NEXCO 西日本 HP）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．ボトルネックの解消【再掲】

- 交通渋滞の要因となっている道路交通のボトルネックとなる箇所及び区間について、拠点間の交通の円滑化や市内の交流拡大、物流や地域経済の活性化など様々な効果が期待されることから、交差点改良やバイパス道路の整備などによるボトルネックの解消に取り組みます。

実施事業等

- 交差点改良、バイパス道路の整備（行政）【再掲】
- 京阪本線連続立体交差事業（行政、交通事業者）【再掲】

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策１　環境に配慮した行動の促進

国では、令和３（2021）年 10 月に「地球温暖化対策計画」を策定し、「2050 年カーボンニュートラル」の実現を目指すことが示されました。本市でも、「第２次枚方市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を令和５（2023）年３月に策定し、令和 12（2030）年度までに市全体で温室効果ガス排出量を平成 25（2013）年度比で 47%以上、そのうち運輸部門は約 35%以上を削減する中期目標を設定しました。これまでも交通が与える環境負荷の低減に向けた取り組みを進めてきましたが、更なる低減に向け、モビリティ・マネジメントの推進や自動車交通の脱炭素化に取り組みます。

１．モビリティ・マネジメントの推進【再掲】

- 過度に「自動車に頼る状態」から「公共交通や自転車などを含めた多様な移動手段を適度にかしこく利用する方向」へと自発的な転換を促すことを意味するモビリティ・マネジメント利用を推進します。

実施事業等

- ひらかた交通タウンマップの利活用（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）【再掲】
- 出前講座の実施（行政、交通事業者）【再掲】
- エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進（行政、企業・団体等）【再掲】
- 自転車活用推進計画の推進（行政）【再掲】
- カーシェアリングの利用促進（行政、企業・団体等）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策２　電動車等の導入促進

運輸部門における温室効果ガスのうち、自動車に起因するものが大半を占め、自動車における取り組みが運輸部門に与える影響が大きいことから、今後更なる環境負荷の低減に向け、EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の電動車の普及促進に取り組みます。

１．EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の導入

- 交通事業者による EV バスの導入推進と、EV バスを活用した脱炭素に関する環境教育を実施します。
- 市民等への EV・FCV 普及拡大に向け、周知啓発活動及び、市による導入に向けた支援を行います。

実施事業等

- EV バスの導入（交通事業者）
- 市民等への EV 車導入支援（行政）
- EV バスを活用した脱炭素に関する環境教育（行政、交通事業者）

京阪バスのＥＶバス
（出典：京阪ホールディングス HP）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業化に向けた取組	事業中又は継続的な取組		

施策目標３－２　交通環境の安全性向上

施策３　交通安全意識の向上

本市では、交通の秩序を維持し交通事故を防止するため、交通安全の普及啓発活動として、市内管轄警察署をはじめ交通安全協会等の各関係機関や関係団体と緊密な連携をとりながら様々な取り組みを進めてきました。今後も、市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうという前向きな意識を持つように効果的な交通安全に関する教育、普及啓発活動に取り組みます。

１．交通安全教育等の推進

- 小学生を対象とした交通安全教室等、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。
- 春と秋の全国交通安全運動に併せ、啓発パレードや通学路要点立番指導を実施するなど、交通安全の普及啓発活動を推進します。
- 安全運転講習会の実施や、サポート機能を搭載した車への乗り換え促進など、高齢ドライバーの安全に資する環境づくりに取り組みます。

実施事業等

- 交通安全教室等の実施（行政）
- 交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 高齢ドライバーの安全に資する環境づくり（行政）
- 運転免許自主返納者への支援（ひらかたポイント等）（行政）

市内小学校における交通安全教室の様子

全国交通安全運動

ラッピングバスによる啓発

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践

- 子供から高齢者まで幅広い年齢層の自転車利用者が交通ルールを遵守し交通マナーを実践できるよう、交通安全教育や交通安全の普及啓発、交通指導取締り等による遵法意識の向上を図ります。

実施事業等

- 交通安全教室等の実施（行政）【再掲】
- 交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）【再掲】
- 交通指導取締りの推進（行政）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者　企業・団体等　市民			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策４　安全な通行空間の確保　重点

誰もが安全に通行できる空間を目指し、「枚方市バリアフリー基本構想」等に基づく歩道整備等や「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画」に基づく、自転車通行空間の整備等の取り組みを進めてきました。今後も安全な通行空間の確保に向けた歩行空間・自転車通行空間の整備等に取り組みます。

また、国においては、令和８（2026）年９月に生活道路における法定速度を 30km/h 以下まで下げる方針が示されました。これまで、ゾーン 30 プラス等の整備を実施するなど、生活道路における安全対策を進めてきましたが、今後も国等の動向を注視しながら、安全性向上に向けた取り組みを進めます。

１．歩行空間・自転車通行空間の整備

- 歩行者が安心して通行できるよう、枚方市バリアフリー基本構想等に基づく、バリアフリー整備や、通学路上の狭隘道路等を対象とした、歩行空間の整備工事に取り組みます。
- 国・大阪府と連携し、枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備に取り組みます。

実施事業等

- 枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備（行政）【再掲】
- 歩行空間整備事業（行政）
- 枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進（行政）【再掲】
- 自転車活用推進計画の推進（行政）【再掲】
- 踏切道の改良事業（行政、交通事業者）
- 京阪本線連続立体交差事業（行政、交通事業者）【再掲】

整備後

歩行空間整備事業（枚方新香里線道路整備工事）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政　交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．生活道路の安全対策

- 地域の協力を得ながら、各道路の状況に応じて通過交通の抑制や車両の速度抑制等の事故防止対策を実施することで、生活道路の安全性向上を図ります。

実施事業等

- 子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策（行政）
- 交通指導取締りの強化（行政）

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策目標３－３　道路の強靭化

施策５　災害に強い道路の整備　重点

新名神高速道路や都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）などの都市計画道路の整備促進を図るととも、道路の安全性向上に向け、計画的な道路の無電柱化に取り組むなど、災害に強い道路の整備に取り組みます。

１．幹線道路の整備促進【再掲】

- 広域道路ネットワークの強化に向けて、新名神高速道路や都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備促進に取り組みます。
- 他の整備中の都市計画道路の早期供用開始に向けて着実に取り組むとともに、未着手の道路についても本市の道路ネットワーク上、重要な路線を選定し、順次整備を進めていきます。

実施事業等

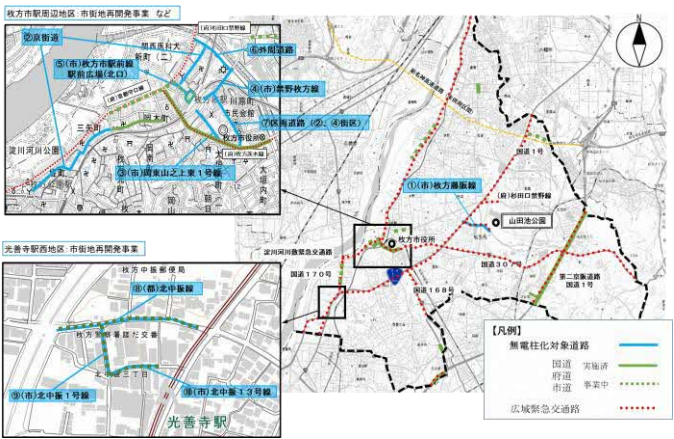
- 新名神高速道路の整備（事業主体は NEXCO 西日本）【再掲】
- 都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備（行政）【再掲】
- 都市計画道路の整備（行政）【再掲】

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

２．道路の安全性の向上

- 道路上の電柱や電線は、地震や台風等の自然災害時において、電柱倒壊や電線切断が発生し、避難や救助活動、物資輸送に支障をきたす恐れがあることから、各道路管理者が策定する「無電柱化推進計画」に基づき、国・大阪府と連携しながら計画的に広域緊急交通路の無電柱化に取り組みます。

実施事業等

- 無電柱化推進計画の推進（行政）【再掲】
- 橋梁長寿命化修繕計画の推進（行政）

無電柱化対象路線（枚方市無電柱化推進計画（令和６年３月））

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策６　道路の予防保全型の維持管理

財政的な制約があるなかで、多額の費用と長時間の工事を要するインフラ施設を計画的に維持管理していくことで、維持管理費の縮減や平準化、工事による市民生活への影響を最小限に抑えることが重要です。

各道路管理者が策定するインフラ施設の「長寿命化計画」に基づき損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行う「予防保全型」の維持管理に取り組みます。

１．計画的な道路の更新、改修等

- 長寿命化修繕計画に基づき、効率的・効果的に予防保全型の道路施設の更新等を進めます。
- 計画的な主要道路リフレッシュ事業に取り組みます。
- 街路樹維持管理方針等に基づき、街路樹を適切に維持し、快適で魅力ある歩行空間の形成に取り組みます。

実施事業等

- 主要道路リフレッシュ事業の推進（行政）
- 街路樹維持管理方針の推進（行政）
- 橋梁長寿命化修繕計画の推進（行政）【再掲】

主要道路リフレッシュ事業（中宮津田線）

橋梁長寿命化修繕計画

主な対象地域	全　域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

4　計画の推進

4-1　推進体制・進捗管理

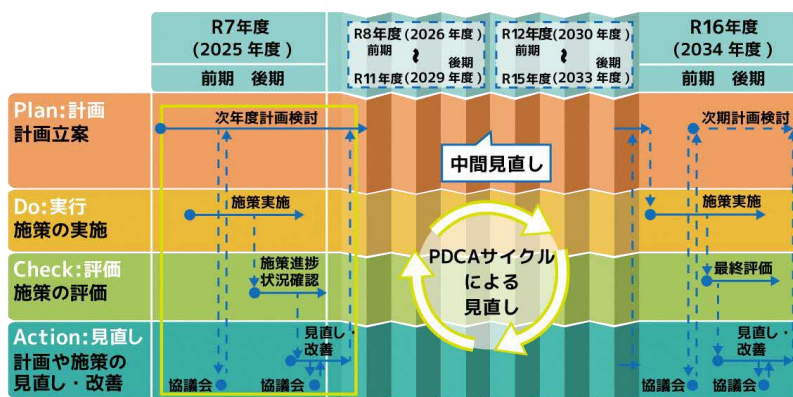
4-1 推進体制・進捗管理

本計画は、本市が目指す交通施策の基本方針を示したものであり、今後はこの基本方針に基づき、各施策の実施に向けた「方法・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

各施策について、行政や交通事業者、企業・団体等、市民が連携協力するとともに、まちづくりや福祉、環境、観光施策などとも連携を図りながら、推進を図ります。なお、これまでの交通施策の推進に向けた組織体制を維持し、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、関係者が連携して着実な施策推進に取り組みます。

また、今後バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置することや、廃止時に大きな影響が生じると考えられる市民等を交えた部会の設置など、組織体制について見直すとともに、最適な移動手段の導入について検討していきます。

計画の推進体制

理念で掲げた三者（ひと・企業・行政）の連携・協働により計画を推進し、目標の達成に向けて、ＰＤＣＡサイクルによる計画の見直しを適宜実施します。

PDCA サイクル

資料編

1　枚方市の現状
2　評価指標の考え方
3　これまでの取り組みと評価
4　枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果
5　用語集

1　枚方市の現状

交通に関する現状

（1） 地勢

大阪府の北東部に位置し、２府県（京都府、奈良県）、７市町（寝屋川市、交野市、高槻市、島本町、京都府京田辺市、京都府八幡市、奈良県生駒市）と隣接しています。

市域は、東西約 12 ㎞、南北約 8.7 ㎞に広がり、総面積は約 65.12 ㎢となっています。

東に山地、北と南に丘陵があり、起伏のある地域となっています。

図 1　枚方市の位置

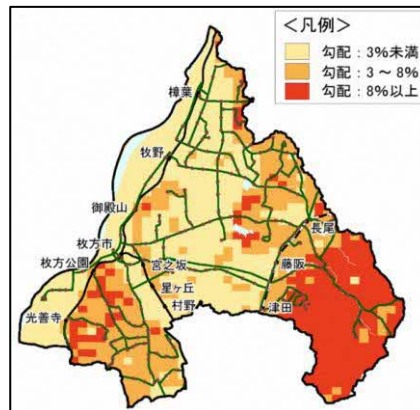



図 2　枚方市の地形（出典：国土数値情報　標高・傾斜度 5 次メッシュ）

（2） 人口推移

枚方市の総人口

令和５（2023）年で約 39 万人となっています。緩やかな減少傾向が続いていますが、総人口に占める高齢者の割合は増加傾向となっており、令和５年には 28.8%が高齢者となっています。

20～44 歳の夫婦世帯の社会動態の変化

20～44 歳の若い夫婦世帯の転入は 900～1,000 世帯で推移しているのに対し、転出は平成 25 年以降、減少傾向となっており、転入超過の状態が続いています。

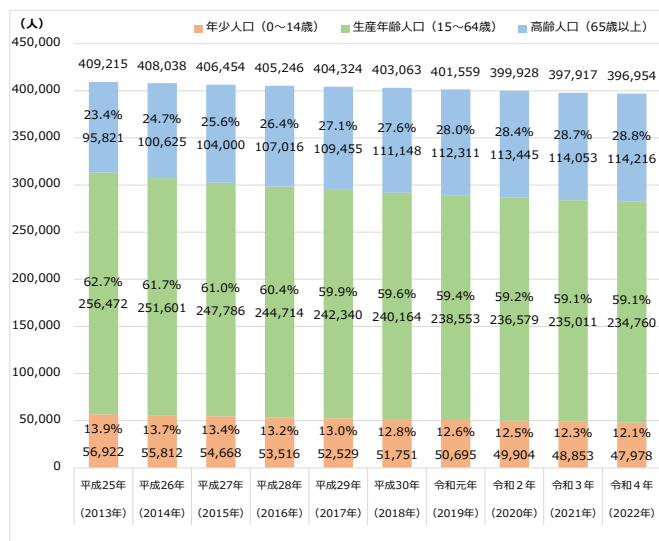



図 3　枚方市の総人口（出典：枚方市統計書（各年 10 月 1 日現在））

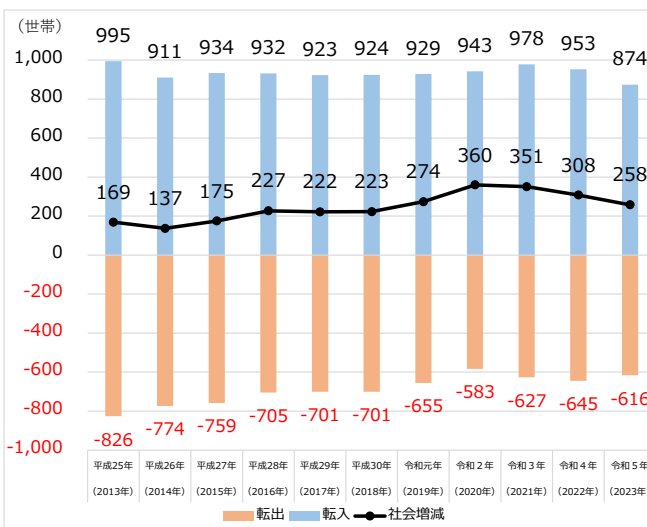



図 4　20～44 歳の夫婦世帯の社会動態の変化（出典：枚方市住民基本台帳）

現 状	●　高齢者の割合が増加傾向 ●　夫婦世帯が継続的に転入超過

（3） 将来の人口動向

枚方市の将来人口推計

平成 24（2012）年をピークとして減少しており、今後も人口減少が続くと予測されています。

令和 35（2053）年では人口約 30 万 6 千人程度と令和５年と比較して約９万人減少する見込みとなっています。

一方で、高齢人口は令和 25 年まで増加し、全人口に対する高齢者の割合が増加していく見込みとなっています。

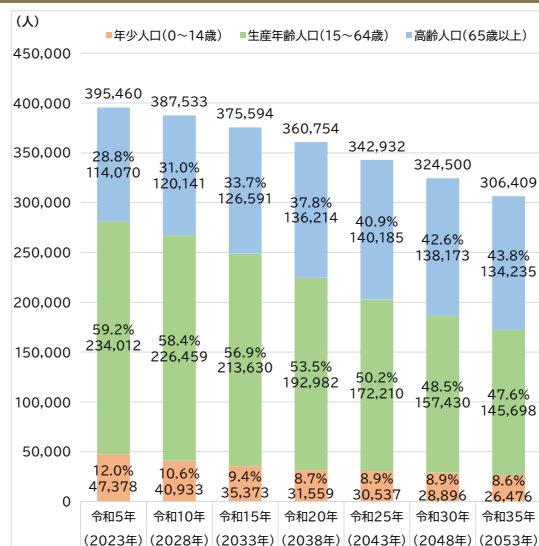



図 5　将来人口推計（出典：枚方市将来人口推計調査報告書（R5.11））
※ケース４（出生低位、社会移動の推移動向を見込む）

現 状	● 平成 24（2012）年をピークに緩やかな人口減少が続いている ● 今後も人口減少、少子高齢化が進むと予測される

（4） 外出状況の変化

総トリップ数

市民の移動量（総トリップ数）は約 98.7 万トリップ/日（平成２(1990)年）から約 76.1 万トリップ/日（令和３(2021)年）と減少傾向となっています。情報技術等の発達により、外出しなくても買い物ができるなど人々の外出目的がこれまでと変わってきていることが大きな要因と考えられます。

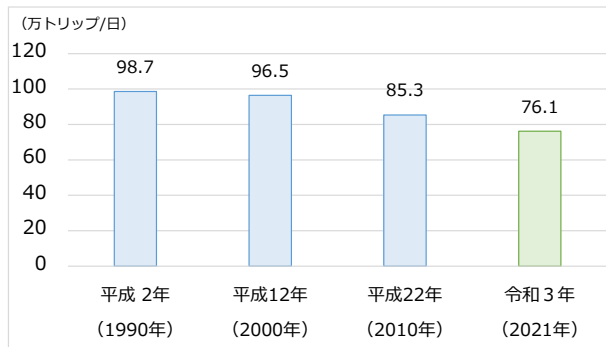



図 6　総トリップ数
（出典：近畿圏パーソントリップ調査（H2, H12, H22, R3））

年代別平均トリップ数

年齢別の１人あたりの１日平均トリップ数は、20 代～30 代では、平成 22 年と比較して、令和３年で顕著に減少しています。20 代～30 代において大きく平均トリップ数減少した理由として、コロナ禍によるオンライン授業や在宅ワークの導入が進んだことなどの影響が考えられます。

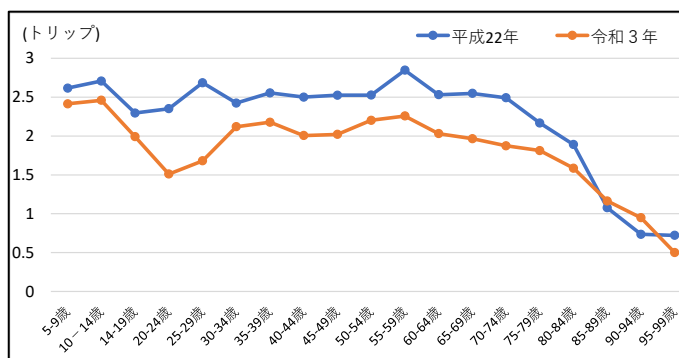



図 7　年代別平均トリップ数（H22 と R3 比較）（出典：近畿圏パーソントリップ調査（H22, R3））

現 状	● 市民の移動量が減少傾向 ● １日の平均トリップ数は 20 代から 30 代で顕著に減少

（5） 外出手段

市民アンケートによると、クルマを気軽に利用できない人が約４割程度となっています。

クルマを気軽に利用できない人の主な移動手段は自転車・徒歩が４割を超えていますが、その内２割程度の方は家族等による送迎を受けています。

クルマの利用状況

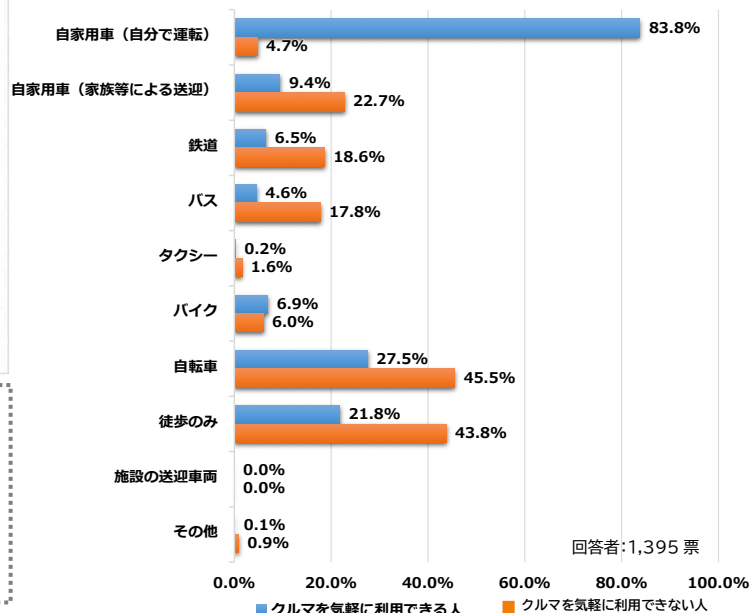
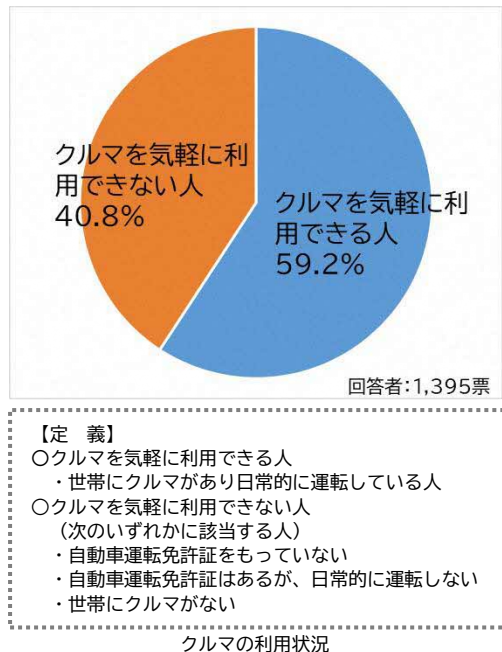



図 8　「食料品・日用品の買い物」のための外出手段（複数回答）
（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状	● 「クルマを気軽に利用できない人」が４割 ● その内、家族等による送迎を２割程度が利用

（6） 交通手段分担率

パーソントリップ調査区域に基づく各区域の交通手段分担率は、東部地域(⑦)などでは自動車の分担率が他地域より高く、京阪沿線では鉄道の分担率が高くなっています。

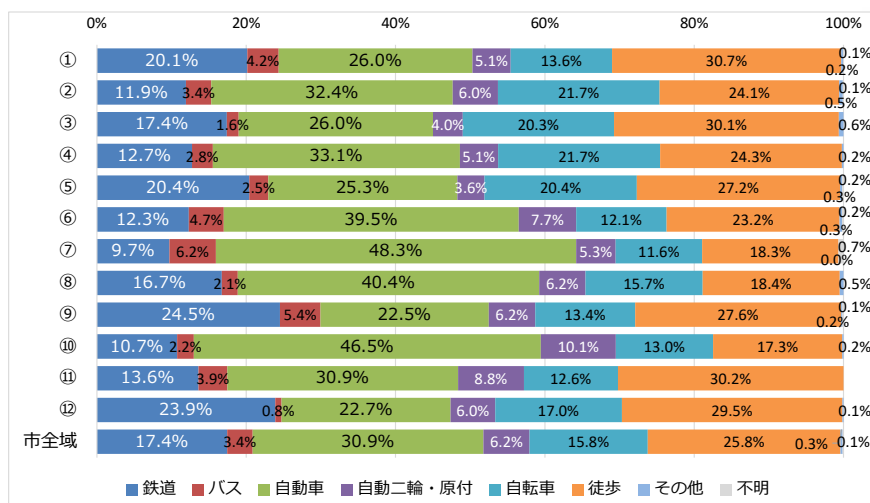



図 9　代表交通手段分担率
（出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3））

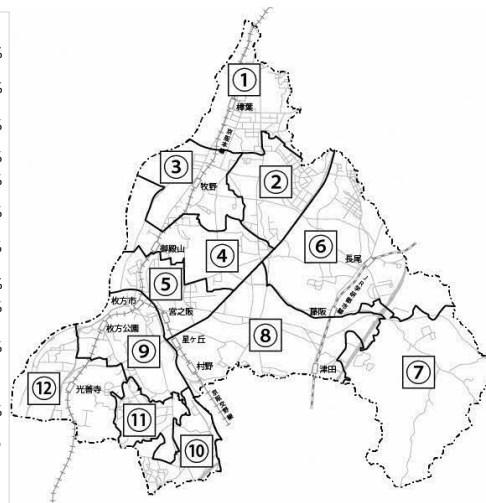



図 10　パーソントリップ調査における区分図
（出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3））

現 状	● 東部地域などでは自動車分担率が高い ● 京阪沿線は鉄道分担率が高い

（７） 地域公共交通の人口カバー状況、公共交通不便地域

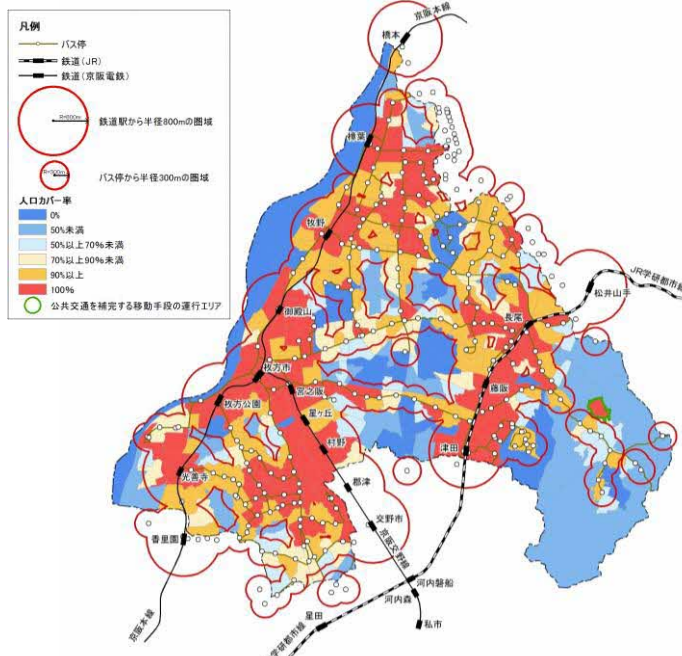
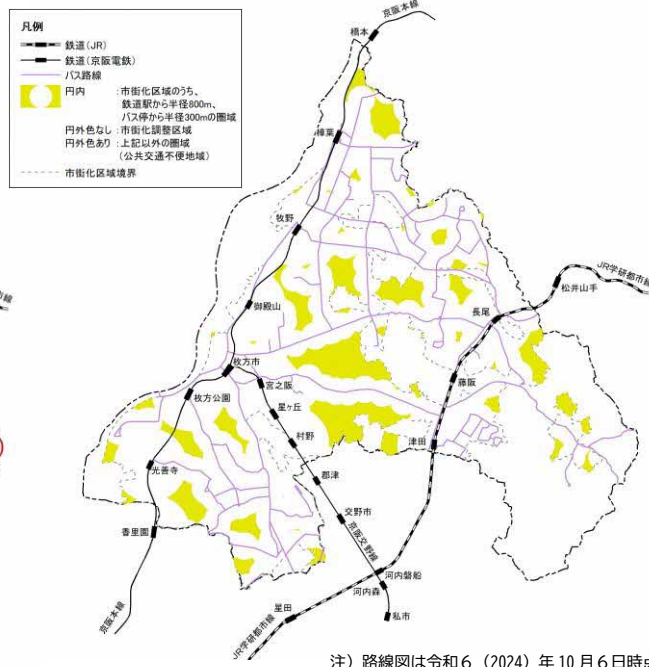
鉄道駅から概ね半径 800m 以内、バス停から概ね半径 300m 以内の圏域に含まれる人口割合は約86.4%となっています。なお、公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段として、地域が主体となったボランティア輸送が実施されており、本運行エリアを加えた、地域公共交通人口カバー率は86.8%となります。

注）路線図は令和６（2024）年 10 月６日時点

図 11 地域公共交通人口カバー率

図 12 公共交通不便地域

現 状	● 公共交通が充実しており、利便性が高い

（８） 運転免許証の自主返納状況・市内交通事故の発生状況

運転免許証の自主返納状況

本市の運転免許証返納件数は令和元年以降減少の傾向を示しており、コロナ禍により自動車による移動へのニーズが高まったことが要因として考えられます。

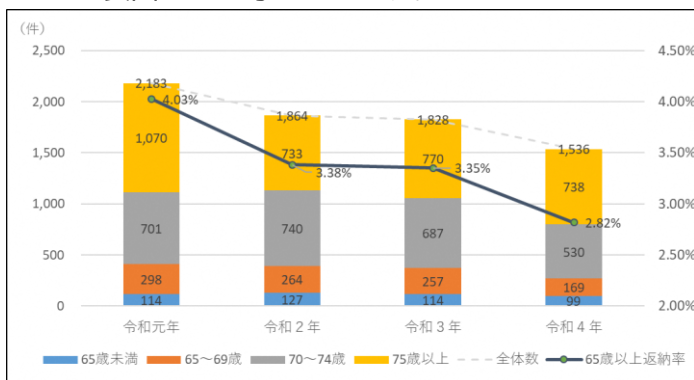



図 13 運転免許証返納件数の推移（枚方市）
（出典：大阪府警察本部集計値（枚方警察署・交野警察署））

交通事故の発生状況

交通事故件数について、令和２年にコロナ禍による外出機会の減少により大きく減っています。また全体として、概ね減少傾向にあります。

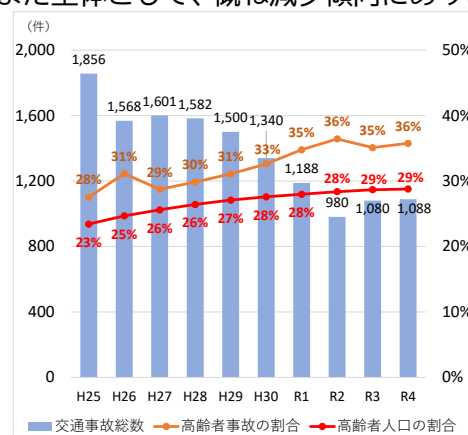



図 14 交通事故の状況（市内）
（出典：事故件数,高齢者事故の割合の出典：大阪の交通白書
高齢者人口の出典:枚方市統計書）

現 状	● 免許返納件数は減少傾向 ● 交通事故件数は減少傾向であるが、高齢者の事故割合は増加傾向

（９） 公共交通の利用状況

１） 鉄道

コロナ禍の影響により令和２年には鉄道利用者数が大きく減少しましたが、令和４年時点では、平成 22 年と比較すると７割～９割程度まで回復しています。

図 15 鉄道利用者数（令和４年）
（出典：枚方市統計書）

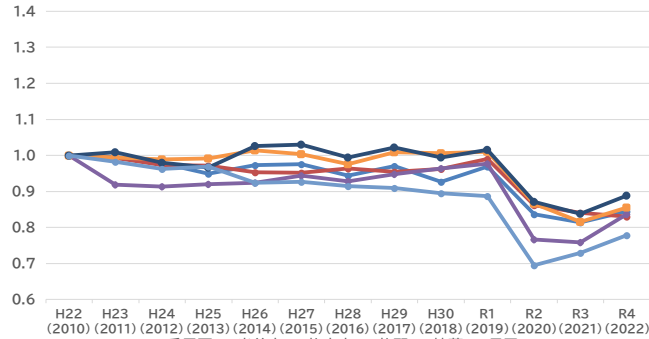



図 16 平成 22 年に対する乗降客数の増減率
（出典：枚方市統計書）

２） 路線バス

コロナ禍の影響により令和２年には路線バス利用者数が大きく減少しましたが、令和４年時点では、平成 22 年と比較すると７割～９割程度まで回復しています。

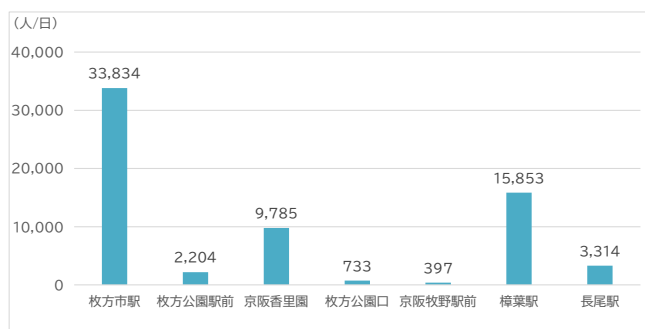



図 17 バス利用者数（令和４年）
（出典：枚方市統計書）

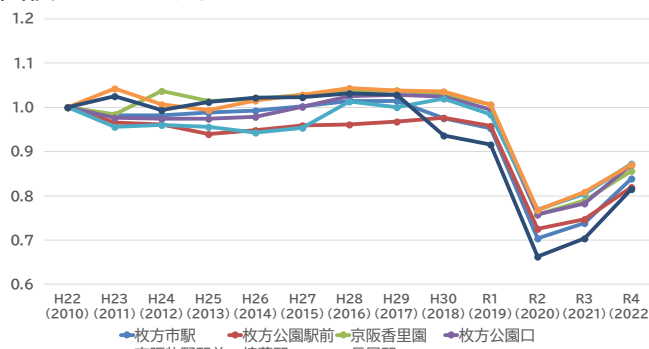



図 18 平成 22 年に対する乗降客数の増減率
（出典：枚方市統計書）

３） タクシー

コロナ禍の影響により令和３年度にはタクシー利用者数が減少しましたが、令和４年度以降回復傾向にあります。

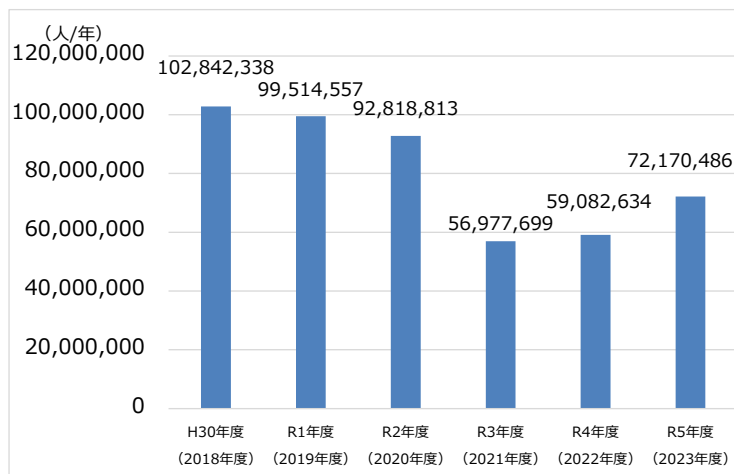



図 19 大阪府下の輸送人員
（出典：第１回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議
一般社団法人大阪タクシー協会説明資料より抜粋）

現 状	● コロナ禍によるライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、公共交通利用者が大きく減少したが、その後は回復傾向

（１０） 担い手の不足

2024 年４月より働き方改革関連法の施行に基づき、運輸業においても時間外労働の上限規制が適用されることになりました。これによって、１人あたりの労働時間が短くなることから、これまでの路線バスを維持するために必要な運転手の数が増えました。そのため、これまでも運転手不足であった状況に拍車がかかっている状況です。

大阪府内でも京阪バス沿線市の寝屋川市や門真市、守口市において、一部の路線バスの廃止が行われるなど都市部にも波及しています。

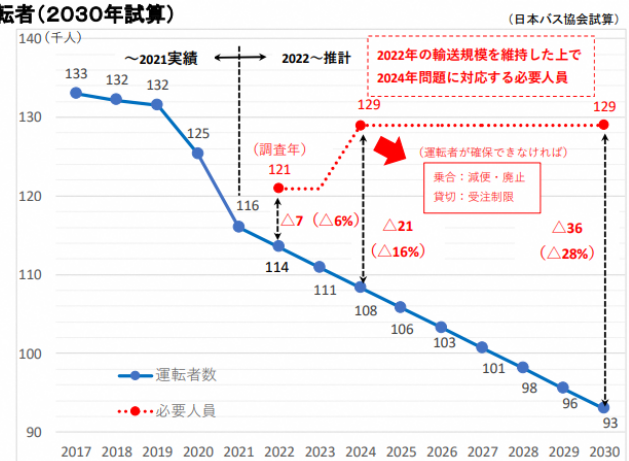



図 20 バス運転手の推移及び今後の不足見込みについて
（出典：国土幹線道路部会 ヒアリング資料より抜粋（公益社団法人 日本バス協会））

現 状	● 運転手不足により都市部での路線バス廃止が頻発化 ● 京阪バスにおいても、運転手が不足している。

（１１） 新技術の導入

全国各地ではデジタル技術の進化やＤＸにより、自動運転やＭａａＳの社会実装に向けた取り組みが本格化するなど、交通課題や地域課題の解決に向けた取り組みが進められています。

大阪府内においても、地域課題の解決に向けて、AI オンデマンド交通や自動運転実証実験などの新技術を用いた取り組みが進められています。

１） AI オンデマンド交通

導入事例：大阪市
実施概要：従来の定時定路線型のバスではなく、利用者の予約に対し AI による最適な運行ルート、配車をリアルタイムに行う乗合輸送サービスの社会実験の実施。
　およそ 300 メートルごととなるよう乗降場所を新たに設置し、定時運行や定まった運行ルートではなく、利用者が指定した日時や乗降場所間を運行。

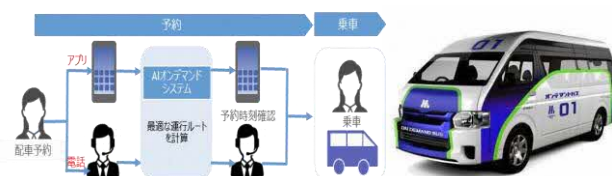



図 21 AI オンデマンド交通の導入事例
（出典：大阪メトロホームページ）

２）自動運転

導入事例：河内長野市
実施概要：ゴルフカート型の自動運転車両による自動運転実証実験を実施。
　道路に埋め込まれた RFID タグという電子タグを車両が読み込むことによって、減速、加速、停止、ウインカーを管理し自動化。運行経路には電磁誘導線を整備し、磁力を感知することで決められたルートを走行。

図 22 自動運転技術による移動支援サービス
（出典：河内長野市ホームページ）

現 状	● デジタル技術の進化（DX）

（１２） 道路整備・まちづくりの推進

１） 道路整備・まちづくり

広域ネットワークの形成に寄与する新名神高速道路をはじめ、複数の都市計画道路の整備が進んでいます。

また、都市拠点周辺等では複数の市街地開発事業によるまちづくりが進行しています。

令和６（2024）年９月時点

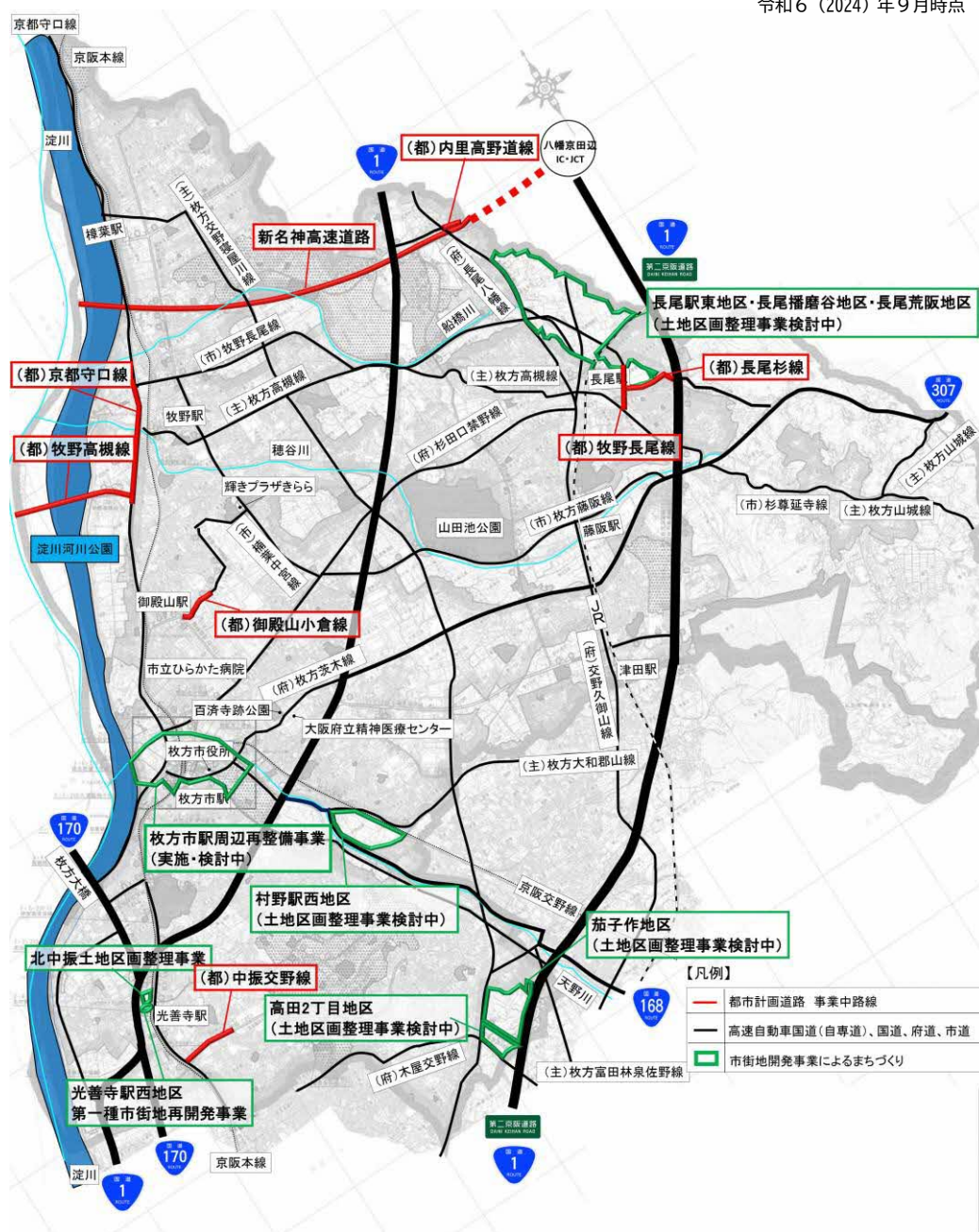
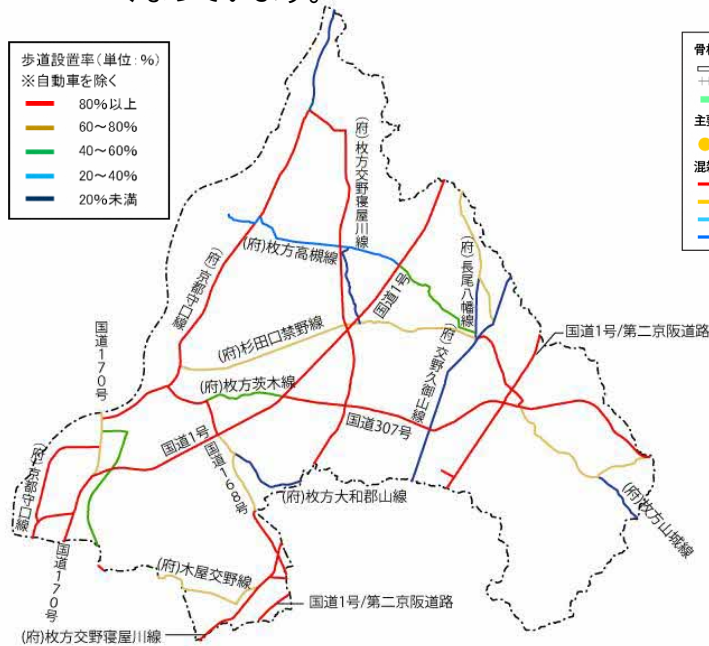



図 23 都市計画道路、市街地開発事業

現 状	● 広域道路ネットワーク形成に寄与する都市計画道路事業が多方面で実施中 ● 都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業によるまちづくりが実施・検討中

2） 歩道の整備状況

駅前の歩行者通行量が多い府道枚方高槻線や府道交野久御山線の歩道設置率が低くなっています。

3）道路の混雑状況

府道枚方交野寝屋川線、杉田口禁野線、枚方茨木線などの主要バス路線において、朝夕の混雑時速度が 20 km/h の区間が多く見られます。

図 24　歩道の整備状況

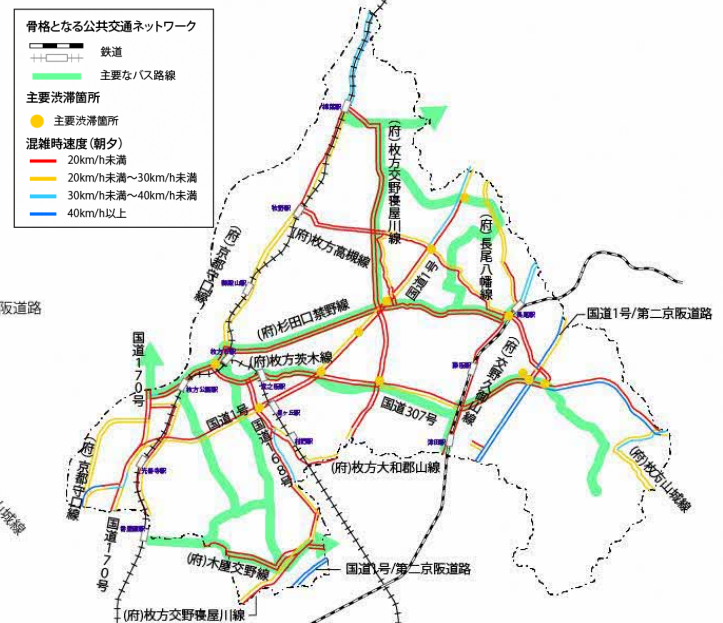



図 25　混雑時速度
（出典：全国道路・街路交通情勢調査（令和３年））

現 状	● 歩行空間が不十分な幹線道路が存在 ● 主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

4） インフラ施設の維持管理状況

市内の橋梁のうち、架設されてから 60 年以上経過する橋梁が多くを占めているなどインフラ施設の老朽化が進行しています。

「枚方市橋梁長寿命化修繕計画」など、各道路管理者が作成した計画に基づき、費用対効果等を踏まえた計画的な維持管理を行っています。

現 状	● 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行

市民ニーズ

（1） 鉄道に対するニーズ

全体では「運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上」「アクセス性の向上」を求める声が多くなっています。年代別にみると、若い世代からは「運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持または向上」の声、高齢者からは「アクセス性の向上」を求める声が多くなっています。

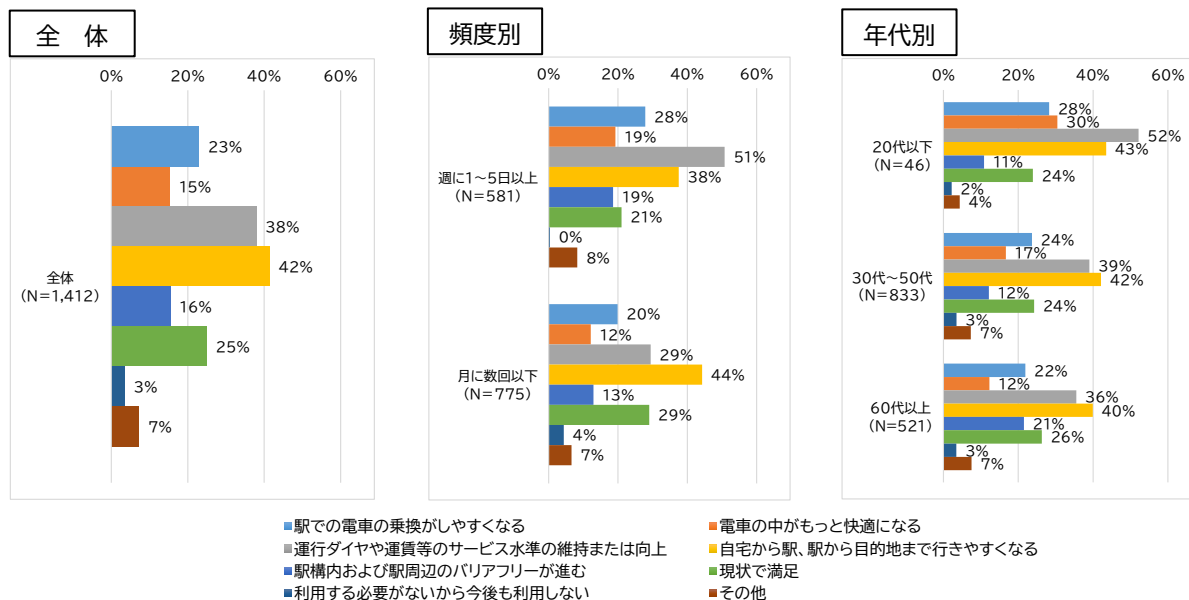



図 26　鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状	● 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上・鉄道駅までのアクセス性の向上を求める声が多い

（2） 路線バスに対するニーズ

全体では「運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上」を求める声が多く、次に「利用環境改善」や「時間通りの運行」を求める声が多くなっています。年代別にみると、若い世代からは「時間通りの運行」の声、高齢者からは「利用環境改善」を求める声が多くなっています。

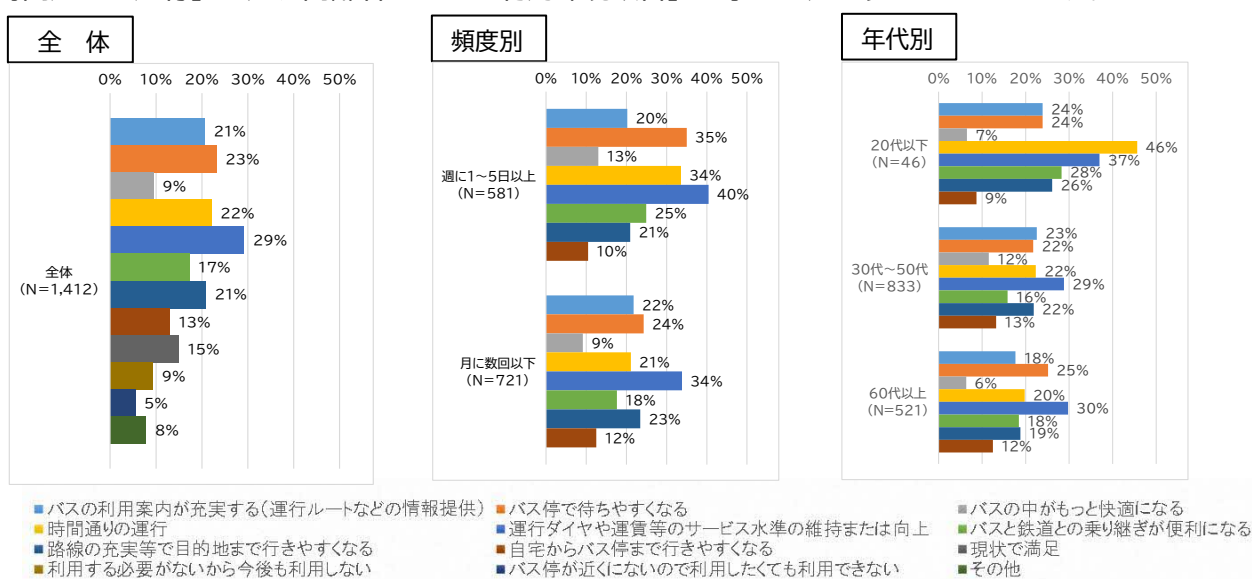



図 27　バスの利用頻度を上げるために必要な取組み（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状	● 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上、バス停の利用環境改善、時間通りの運行を求める声が多い

（３） 交通環境について

公共交通利用サービスの向上、都市基盤整備（渋滞解消など）、歩きやすく賑わいあふれる環境の整備、自転車利用環境の向上、バリアフリーの充実を求める声が多くなっています。

誰もがおでかけしたくなる交通環境を実現するために、
必要だと思う取組みは何ですか。（複数選択）

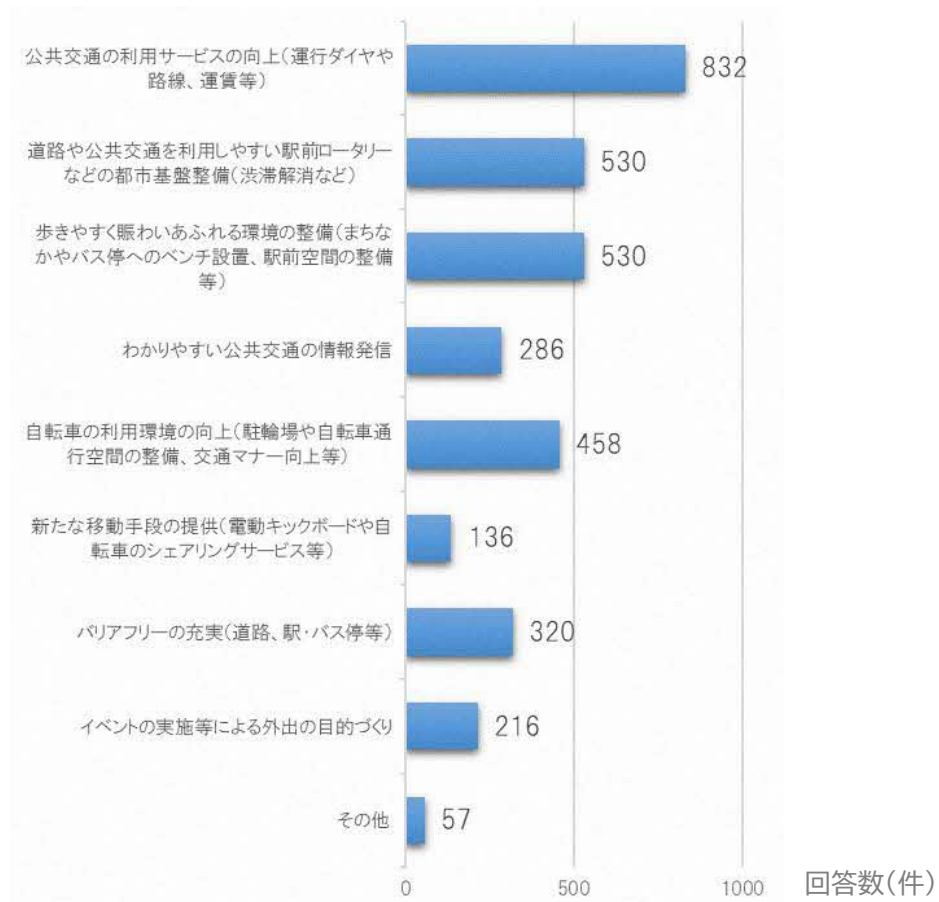
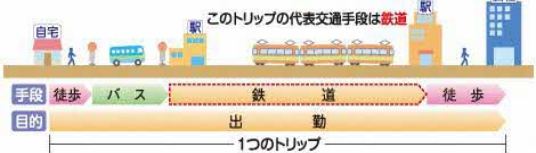
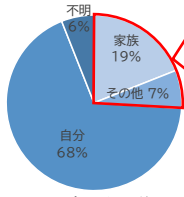
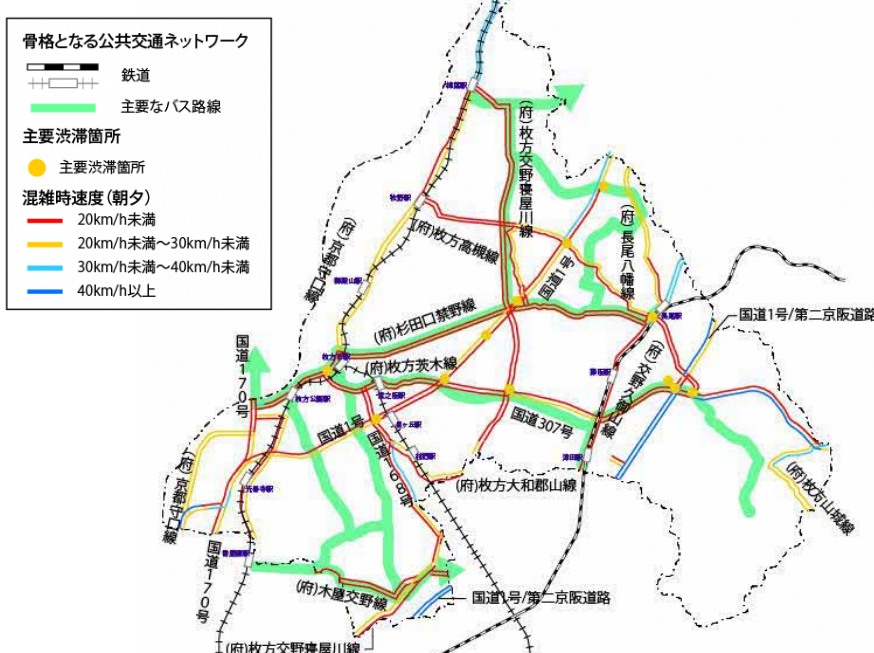



図 28 交通環境の実現に必要だと思う取り組み（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状	● 公共交通利用サービスの向上、都市基盤整備（渋滞解消など）、歩きやすく賑わいあふれる環境の整備、自転車利用環境の向上、バリアフリーの充実などを求める声が多い。

2　評価指標の考え方

基本方針１　誰もが快適で移動しやすい交通

施策共通目標　地域公共交通の維持

<table>
<tr><td>指標</td><td colspan="3">地域公共交通人口カバー率</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標</td><td>現況（令和６年度）</td><td>目標（令和 16 年度）</td><td>評価スパン</td></tr>
<tr><td>86.8%</td><td>現状以上</td><td>毎年</td></tr>
<tr><td>備考</td><td colspan="3">【算出方法】本市の全人口に対する、鉄道駅から概ね半径 800m以内又はバス停から概ね半径 300m以内又は公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段の運行エリア内に含まれる人口の割合を算出。
人口：令和６年 10 月１日時点
路線バス運行区間：令和６年 10 月６日時点
【出　　典】人口：枚方市町名別性別人口表
路線バス運行区間：交通事業者提供資料</td></tr>
</table>

施策目標１－１　既存公共交通ネットワークの維持

<table>
<tr><td>指標</td><td colspan="3">鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標</td><td>現況（令和４年度）</td><td>目標（令和 16 年度）</td><td>評価スパン</td></tr>
<tr><td>63.4%（鉄道）
7.7%（バス）</td><td>現状以上</td><td>毎年</td></tr>
<tr><td>備考</td><td colspan="3">【算出方法】本市の全人口に対する、市内鉄道駅（京阪本線・交野線、JR 片町線（学研都市線））及び市内バス停の利用者数の割合を算出。
鉄道利用者：252,187 人/日（令和４年）
バス利用者：30,753 人/日（令和４年）　※交通系 IC カード利用者のみ
枚方市の人口：397,681 人（令和４年 12 月末日時点）
【出　　典】枚方市の人口及び鉄道駅の利用者数：枚方市統計書（令和５年度版）
市内バス停の利用者数：交通事業者提供資料</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>指標</td><td colspan="3">代表交通手段分担率（鉄道・バス）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標</td><td>現況（令和３年度）</td><td>目標（令和 16 年度）</td><td>評価スパン</td></tr>
<tr><td>17.4%（鉄道）
3.4%（バス）</td><td>現状以上</td><td>10 年毎</td></tr>
<tr><td>備考</td><td colspan="3">【算出方法】市内を起点もしくは終点とする市民の移動量（総トリップ数）のうち、鉄道およびバスを利用した移動数（トリップ数）の割合を算出。
【出　　典】第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

■移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、１つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としています。
■下の例では、代表交通手段は【鉄道】となります。
このトリップの代表交通手段は鉄道
自宅　駅　駅　会社
手段　徒歩　バス　鉄道　徒歩
目的　出勤
1つのトリップ
（京阪神都市圏交通計画協議会事務局 HP より）

参　考
１つのトリップの中で、自家用車を利用する人の内、運転者の区分について（第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）より）
不明 6%
家族 19%
その他 7%
自分 68%
運転手区分
市内では家族等による送迎が３割程度を占める。
送迎から公共交通への利用転換を促すことで、公共交通利用者の増加加え、送迎負担の減少が期待されることから、特に送迎割合についても本評価指標と併せて確認する。</td></tr>
</table>

施策目標１-２　骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

指標	骨格となる公共交通ネットワーク（路線バス）上の朝夕旅行速度		
目標	現況（令和３年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	時速 20.0km/h 未満	時速 20.0km/h 以上	５年毎
備考	【算出方法】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の朝夕旅行速度より算出 【出　　典】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果（令和３年）		

朝夕旅行速度状況

施策目標１-３　地域の足の確保

指標	公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数		
目標	現況（令和６年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	１団体	現状以上	毎年
備考	【算出方法】令和６年 10 月時点　枚方市内ボランティア輸送導入実績より ・氷室台自治会坂道無料送迎		

指標	外出する人の割合（65 歳以上）		
目標	現況（令和４年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	81%	86%	３年毎
備考	【算出方法】介護予防・日常生活圏域ニーズ調査「週に１回以上は外出していますか」に対して、「週２～４回」、「週５回以上」と回答した人の割合を合算して算出。 【目　　標】健康日本 21（第三次）の目標と併せて設定 【出　　典】令和４年度　枚方市　介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 第３次　枚方市健康増進計画（令和６年３月策定）		

基本方針２　賑わいと活力を支える交通

施策目標２―１　回遊性やアクセス性を高める交通機能強化

指標	枚方市駅及び樟葉駅の鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合		
目標	現況（令和４年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	①29.3%（枚方市駅） ②17.3%（樟葉駅）	現状以上	毎年
備考	【算出方法】本市の全人口に対する、枚方市駅及び樟葉駅の公共交通利用者数（鉄道とバスの合計）の割合を算出する。 枚方市駅利用者（鉄道：82,784 人/日　バス：33,834 人/日）（令和４年） 樟葉駅利用者（鉄道：52,842 人/日　バス：15,853 人/日）（令和４年） 枚方市の人口：397,681 人（令和４年 12 月末日時点） 【出　　典】枚方市統計書（令和５年度版）		

施策目標２―２　都市間・地域間の連結強化

指標	枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間 ①市内東部地域から高槻市境への到達時間、②市内北部地域から寝屋川市境への到達時間		
目標	現況（令和３年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	①32 分（市内東部地域から高槻市境） ②34 分（市内北部地域から寝屋川市境）	現状未満	５年間
備考	【算出方法】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の昼間旅行速度より算出。 【出　　典】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果（令和３年）		

①市内東部地域から高槻市境

②市内北部地域から寝屋川市境

①市内東部地域から高槻市境

【枚方市内】	到達時間
東部地域から国道１号交差部	19 分（国道 307 号）
国道１号交差部から高槻市境	13 分（府道枚方富田林泉佐野線・府道京都守口線）
参考：【高槻市内】	
枚方市境から国道 171 号交差部	9 分（国道 170 号）

②市内北部地域から寝屋川市境

【枚方市内】	
北部地域から交野市境	27 分（府道枚方交野寝屋川線）
枚方市境から寝屋川市境	7 分（府道枚方交野寝屋川線）
参考：【交野市内】	
枚方市境から寝屋川市境	4 分（府道枚方交野寝屋川線）
【寝屋川市内】	
枚方市境から国道 170 号交差部	8 分（府道枚方交野寝屋川線）

基本方針３　安全・安心を支える環境と調和した交通

施策目標３―１　交通が与える環境負荷の低減

指標	市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量		
目標	現況（令和３年度）	目標（令和 12 年度）	評価スパン
	298 千 t-CO2	238 千 t-CO2	毎年
備考	【出　　典】第２次枚方市地球温暖化対策実行計画（区域対策編）　（令和５年３月策定）		

施策目標３―２　交通環境の安全性向上

指標	交通事故件数（歩行者・自転車・車両）		
目標	現況（令和４年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	440 件（歩行者・自転車） 1,173 件（車両）	現状未満	毎年
備考	【出　　典】大阪交通白書		

施策目標３―３　道路の強靭化

指標	市内広域緊急交通路における無電柱化整備延長		
目標	現況（令和６年度）	目標（令和 16 年度）	評価スパン
	4.77km	5.81km	５年毎
備考	【出　　典】無電柱化推進計画（国・大阪府・枚方市）		

3　これまでの取り組みと評価

枚方市総合交通計画（H30(2018)年 12 月）における取り組み

【共通施策】
施策パッケージ：現況把握や将来推計のためのデータの整備と分析

❑　可視化資料の共有化

主な取り組み事例	実施主体
■広報ひらかたに交通に関する特集記事を掲載	市
■総合交通計画施策パッケージの進捗状況の HP 掲載	市
■枚方市バリアフリー推進協議会の協議内容等の HP 掲載	市
■道路の整備に関するプログラムについて HP 掲載	市
■通学路に加え未就学児の移動経路を含んだ「子どもの交通安全プログラム」の更新	市
■交通実態のわかりやすい動画の HP 掲載	市
■「ノーマイカーデー」の広報啓発	市
■交通に関する調査データを整理して HP 掲載	市

令和４年10月号掲載記事

ホームページに掲載中の動画

指標	基準値	目標値（2028 年度）	最新値
公共交通機関が整っているなど都市機能が充実していると感じている市民の割合	37.8%（2015 年度）	↗	52.1% 達成（2023 年度）
外出率	79.9%（2010 年度）	↗	73.7%（2021 年度）
交通に関する情報発信（関連する HP へのアクセス数）	なし	↗	5,367 達成（2023 年度）

- 外出率については未達成となっており、コロナ禍の調査であったことが一因になっていると推測されるが、全世代において移動量が減少しているため、外出しやすい・外出したくなるまちづくりの取り組み強化が求められる
- 交通に関するデータを整備・分析して可視化・オープン化することは、交通に関する意識の醸成や交通施策への参画を促し、持続可能な公共交通の実現に向けて必要な取り組みであり、引き続き取り組む必要がある

【基本方針１】みんなでささえる交通まちづくりの推進

施策パッケージ①：持続可能な公共交通の実現

I. バス路線の確保・維持・改善

主な取り組み事例	実施主体
■ひらかた交通タウンマップ情報更新及び配布	市 交通事業者 NPO
■交通すごろくの作成及び出前講座の実施	市

II. 公共交通のサービス向上

主な取り組み事例	実施主体
■バス停上屋の設置	市 企業
■杉中学校下校便のダイヤ化を実施	交通事業者
■市立ひらかた病院前バス停発のバスを増便	交通事業者
■枚方市駅南口タクシー乗り場のスロープ設置	市
■枚方市駅３・４番線ホームにホームドアを設置	交通事業者

香里ケ丘５丁目バス停

III. 移動や外出の促進

主な取り組み事例	実施主体
■福祉タクシー基本料金助成事業	市
■福祉移送サービス共同配車事業	市
■高齢者お出かけ推進事業によるひらかたポイントの付与やタクシークーポンへの交換	市
■ボランティア輸送支援制度を創設し２地区で実施	市
■自転車を利用した高齢者無料送迎サービス（香里が丘 CORIO）	企業 市

実施期間
令和４年４月～令和５年７月

指標	基準値	目標値（2028 年度）	最新値
アクセシビリティ（最寄りの公共交通を利用するまでの所要時間が 20 分以内の区域に居住する人口の割合）	約 84%（2017 度）	約 84%（2026 年度）	なし
鉄道駅利用者の市域人口に対する割合	69.3%（2010 年度）	↗	54.1%（2021 年度）
京阪バス主要停留所乗降客数の市域人口に対する割合）	15.2%（2013 年度）	↗	11.9%（2021 年度）

- 鉄道駅利用者割合及び京阪バスの利用者割合については未達成となっており、コロナ禍の調査であることが一因になっていると推測されるが、特に京阪バスの利用者割合は 2019 年度から減少しており、公共交通利用促進の取り組み強化が求められる
- 人口減少・少子高齢化が進行するなか、持続可能な公共交通の実現は社会要請であり、重要施策として引き続き取り組む必要がある

【基本方針１】みんなでささえる交通まちづくりの推進

施策パッケージ②：交通が与える環境負荷の低減

I.　環境にやさしい公共交通などの利用促進

主な取り組み事例	実施主体
■バス！のってスタンプラリーやバスバックヤードツアーの実施	市 交通事業者 NPO
■民間事業者でカーシェアリングを実施	企業
■低公害車導入の推進	市
■シェアサイクル事業の実証実験（PIPPA）	市 企業

II.　環境に配慮した都市の構築

主な取り組み事例	実施主体
■都市計画道路に植樹帯を整備	市
■都市計画道路を透水性または排水性舗装で整備	市

バス！のってスタンプラリー

実施期間　令和２～５年度

牧野長尾線（植樹帯の整備）

中振交野線（透水性舗装）

指標	基準値	目標値 （2028年度）	最新値
公共交通利用促進啓発イベントの参加者数	832人 （2015度）	↗	累計 6,137人 （2022年度） 達成
市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量	382 千t-CO2 （2013年度）	326 千t-CO2 （2022年度）	300 千t-CO2 （2021年度） 達成

- 政府が“2050年カーボンニュートラル”を目指すことを令和２年に宣言し、脱炭素社会の実現に向けた取り組みがより一層求められるなかで、交通が与える環境負荷の低減にむけた取り組みを強化していく必要がある

【基本方針２】誰もがおでかけしたくなる交通環境の実現

施策パッケージ①：賑わいあふれる駅前空間の構築

I.　駅周辺の回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備

主な取り組み事例	実施主体
■樟葉駅前ロータリーの改良工事完了	市
■市道市駅前線歩道拡幅と府道京都守口線横断歩道橋へのエスカレーター設置完了	市
■樟葉駅前広場の環境整備実施	市
■枚方市駅北口駅前広場の整備	市
■光善寺駅西地区市街地再開発事業	組合 市
■京阪本線連続立体交差事業	大阪府
■市内 13 駅周辺を放置自転車禁止区域に指定し、指導・移送を実施	市
■枚方市駅周辺の迷惑駐車防止重点地域等における交通指導員、駐車監視員による指導・助言・啓発を実施	市 警察
■JR 藤阪駅内方線付き点状ブロック整備	交通事業者

完成イメージ

指標	基準値	目標値 （2028 年度）	最新値
枚方市駅周辺が賑わい、魅力あふれる中心市街地であると感じている市民の割合	22.0% （2015 度）	↗	40.2% 達成 （2023 年度）
枚方市駅利用者の市域人口に対する割合	22.4% （2014 度）	↗	19.0% （2021 年度）
樟葉駅利用者の市域人口に対する割合	15.1% （2015 年）	↗	12.5% （2021 年度）

- 枚方市駅や樟葉駅の利用者割合については未達成となっており、コロナ禍の調査であることが一因になっていると推測される
- 外出や来訪したくなるような賑わいあふれる駅前空間の構築は、公共交通の利用促進にもつながるなど様々な波及効果が期待できる重要施策であり、引き続き取り組む必要がある

【基本方針２】誰もがおでかけしたくなる交通環境の実現

施策パッケージ②：快適な生活道路環境の実現

I.　歩行空間や自転車通行空間の確保

主な取り組み事例	実施主体
■長尾船橋線の道路空間再配分の実施	市
■自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備	市
■新香里線・磯島第４号線・津田第１号線の歩道拡幅整備	市

II.　安全で安心な交通環境の整備

主な取り組み事例	実施主体
■ゾーン３０及びゾーン３０プラスを実施	市 警察
■小学校で交通安全教室を実施	市
■子どもの交通安全対策事業	市 警察
■枚方市無電柱化推進計画の策定	市

指標	基準値	目標値 (2028 年度)	最新値
安全で快適な道路環境が整っていると感じている市民の割合	27.6% (2015 度)	↗	31.6% (2023 年度) 達成
歩道の設置延長距離	114.7km (2014 度)	↗	120.1km (202 年度) 達成
1 人平均歩数	なし	↗	6,671 歩 (2023 年度) 達成 ※2019 年 4,474 歩
交通事故件数（歩行者・自転車）	597 件 (2014 年度)	↘	440 件 (2022 年度) 達成
交通事故件数（車両）	1,760 件 (2014 年度)	↘	1,173 件 (2022 年度) 達成
交通安全に関する啓発イベント・教室講習などの参加者数	19,149 人 (2014 年度)	↗	10,165 件 (2022 年)

- 交通啓発イベント等の参加者については未達成となっており、コロナ禍の影響があったと推測される
- 快適な生活道路環境の実現に向けた取り組みは、市民が外出する際の障壁を取り除き、豊かな日常生活を営んでいくうえでも重要であるため、引き続き取り組む必要がある

4　枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果

目　的

・移動に関する実態の把握
・移動に関する市民ニーズの把握
・市が今後優先すべき施策の把握

概　要

調査方法及び回答結果

①　インターネットアンケート調査　【回答 992 人】
②　地域包括支援センター等への調査票及び意見箱の設置　【回答 38 人】
③　市政モニターアンケート調査　【回答 377 人】
※全て同一の調査票

調査時期

令和５年 12 月から令和６年１月上旬

調査内容

①　**回答者の属性**
年齢、性別、家族構成、居住地、公共交通の利便性、免許保有状況、送迎状況

②　**公共交通について**
利用頻度、利用する駅・バス停、利用頻度を上げる取組や自身の協力、利用促進

③　**普段のおでかけについて（「通勤・通学」「食料品・日用品の買物」「趣味・食事・娯楽」の３つの目的別）**
外出頻度、主な移動手段、外出頻度の意識とその理由、コロナの影響による外出変化とその理由

④　**交通とまちづくりについて**
都市の魅力、おでかけしたくなる交通環境のために必要な取組み

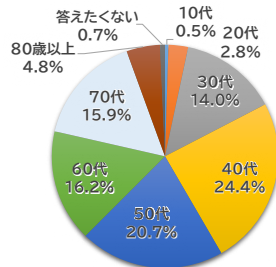
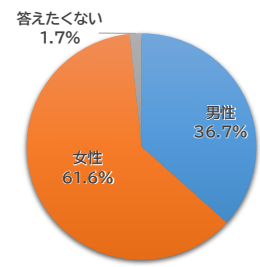
回答者の属性

・有効サンプル数（回答者数）　1407 サンプル
・30 代から 70 代の回答数が全体の 90%以上を占めるなど、幅広い世代の方からの回答がありました

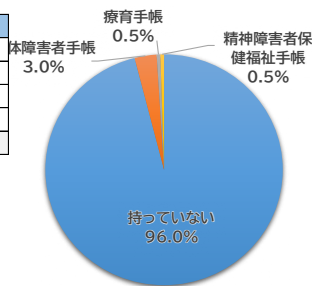
※未回答を除く

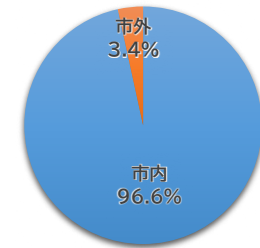
①年齢

選択項目	回答数(人)	割合(%)
10代	7	0.5
20代	39	2.8
30代	197	14.0
40代	343	24.4
50代	291	20.7
60代	228	16.2
70代	223	15.9
80歳以上	67	4.8
答えたくない	9	0.7
合計	1404	100

②性別

選択項目	回答数(人)	割合(%)
男性	511	36.7
女性	858	61.6
答えたくない	23	1.7
合計	1392	100

③障害者手帳の有無

選択項目	回答数(人)	割合(%)
持っていない	1347	96.0
身体障害者手帳	42	3.0
療育手帳	8	0.5
精神障害者保健福祉手帳	8	0.5
合計	1405	100

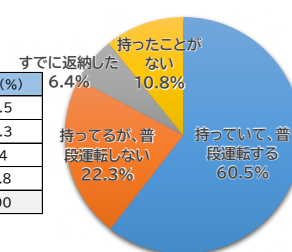
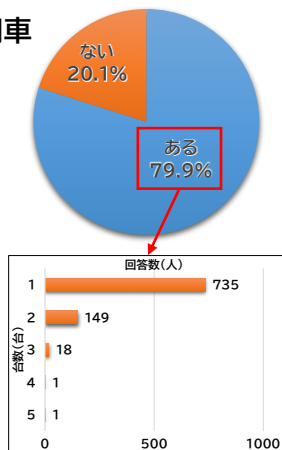
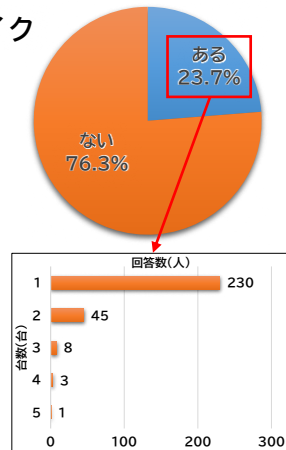
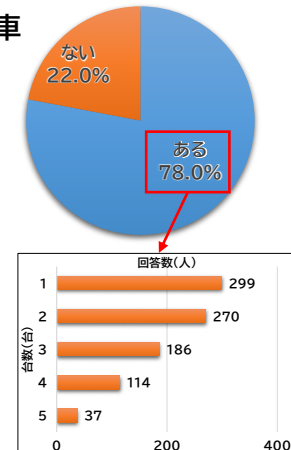
療育手帳 0.5%
体障害者手帳 3.0%
精神障害者保健福祉手帳 0.5%
持っていない 96.0%

④回答者住所

選択項目	回答数(人)	割合(%)
市内	1328	96.6
市外	47	3.4
合計	1375	100

⑤同居の家族構成

⑥自動車免許保有及び運転状況

選択項目	回答数(人)	割合(%)
単身世帯(ひとり暮らし)	149	10.6
一世代世帯(夫婦等)	487	34.7
二世代世帯(親と子)	711	50.7
三世代世帯(親と子と孫)	45	3.2
その他	11	0.8
合計	1403	100

祖父母と孫
兄弟

選択項目	回答数(人)	割合(%)
持っていて、普段運転する	848	60.5
持ってるが、普段運転しない	312	22.3
すでに返納した	89	6.4
持ったことがない	152	10.8
合計	1401	100

⑦車両の保有状況

問１ 鉄道の利用状況について

・利用頻度は、「月に数回程度」と「年に数回程度」で過半数以上となりました
・駅までの主な移動手段は、「徒歩のみ」が一番多く、48.7%でした
・駅までの所要時間は、20 分未満の人で 90%程度を占めました
・駅までの移動の負担は、「負担を感じない」が一番多い割合を占めました

①利用頻度

②（1）ご自宅から最寄り駅までの主な移動手段

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	316	22.5
週に3～4日程度	119	8.5
週に1～2日程度	146	10.4
月に数回程度	434	30.8
年に数回程度	341	24.2
利用していない	51	3.6
合計	1407	100

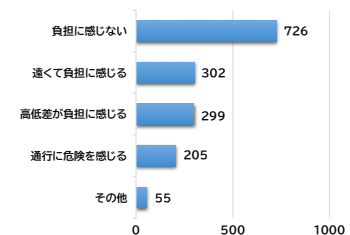
選択項目	回答数(人)	割合(%)
徒歩のみ	660	48.7
バス	317	23.4
自転車	267	19.7
バイク	35	2.6
タクシー	3	0.2
自家用車(自分で運転)	36	2.6
自家用車(家族等による送迎)	34	2.5
その他	4	0.3
合計	1356	100

車いす

②(2)その所要時間

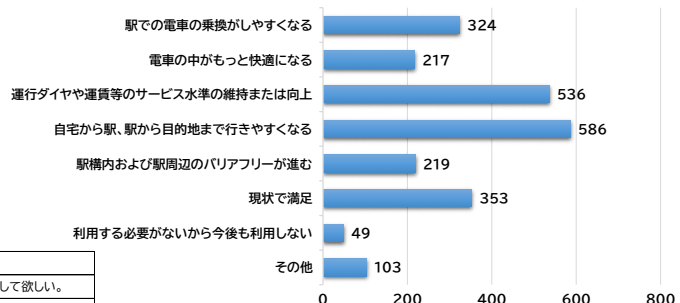
②(3)最寄り駅までの移動の負担（複数回答）

選択項目	回答数(人)	割合(%)
5分以内	157	11.6
6～10分	548	40.5
11～19分	535	39.5
20分以上	114	8.4
合計	1354	100

選択項目	回答数(人)
負担に感じない	726
遠くて負担に感じる	302
高低差が負担に感じる	299
通行に危険を感じる	205
その他	55

バスの本数と停留所が少ない。
駅と家の最寄りバス停が一車線なので混む。事故も多い。
夜道に街灯が少ない。
バイクの駐車場が少ない。
雨の日や時間帯によるとバスが混んでいて乗れず、見送って次のバスを待たないといけない。

③どうすればもっと鉄道を利用しますか（複数回答）

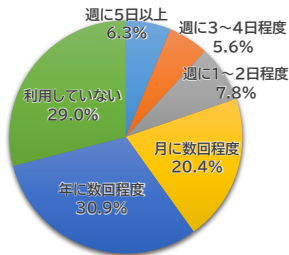
・上位２位までの回答として、「サービス水準の維持または向上」と「自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる」を求める声が多い結果となりました

選択項目	回答数(人)
駅での電車の乗換がしやすくなる	324
電車の中がもっと快適になる	217
運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上	536
自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる	586
駅構内および駅周辺のバリアフリーが進む	219
現状で満足	353
利用する必要がないから今後も利用しない	49
その他	103

ホームドアの設置で安全性がアップすれば、子連れの大荷物持ちの移動も安心できる。
通学専用車両(小学生、中学生、高校生のみ)犯罪が多発しているから心配。防犯カメラを設置して欲しい。
運賃がもっと安くなれば利用しやすい。
高齢者用バスを提供する。
駅周辺で駐車場が少ない。道路が狭くて怖いので駅に行きにくい。
京都駅や大阪駅に出やすくなって欲しい。

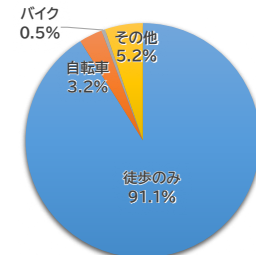
問２ バスの利用状況について

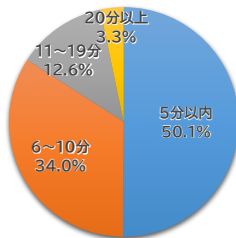
・利用頻度は、「月に数回程度」よりも低い頻度の回答数が多く、80%を占めた
・バス停までの主な移動手段は、「徒歩のみ」が一番多く、91.1%でした
・バス停までの所要時間は、20 分未満の人が 97%程度を占めました
・バス停までの移動の負担は、「負担を感じない」が一番多い割合を占めました

①利用頻度

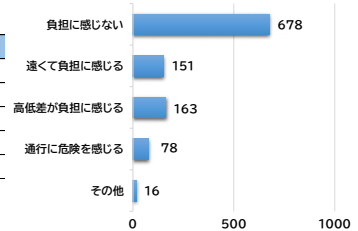
選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	88	6.3
週に3～4日程度	79	5.6
週に1～2日程度	110	7.8
月に数回程度	287	20.4
年に数回程度	434	30.9
利用していない	408	29.0
合計	1406	100

②(1)ご自宅から最寄りバス停までの主な移動手段

選択項目	回答数(人)	割合(%)
徒歩のみ	908	91.1
自転車	32	3.2
バイク	5	0.5
その他	52	5.2
合計	997	100

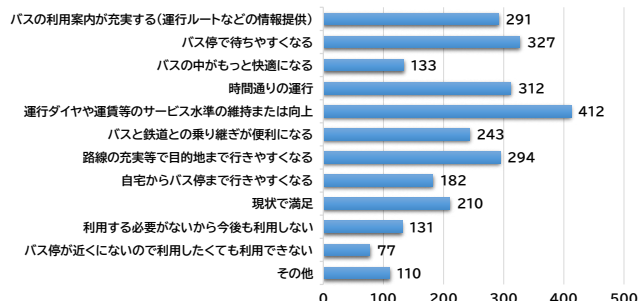
その他
鉄道
徒歩と電車
自転車と電車

②(2)その所要時間

選択項目	回答数(人)	割合(%)
5分以内	499	50.1
6～10分	338	34.0
11～19分	125	12.6
20分以上	33	3.3
合計	995	100

②(3)最寄りバス停までの移動の負担（複数回答）

選択項目	回答数(人)
負担に感じない	678
遠くて負担に感じる	151
高低差が負担に感じる	163
通行に危険を感じる	78
その他	16

その他
時刻表がわかりにくいので時間に合わせて家を出るのが心配。
バス停までの距離が遠い。
雨天時は負担に感じる。屋根がなく乗り降りに手間取る。
バイクの駐車場が少ない。

③どうすればもっとバスを利用しますか（複数回答）

・最も多い回答は「サービス水準の維持または向上」であり、次に「バス停で待ちやすくなる」が多い結果となりました

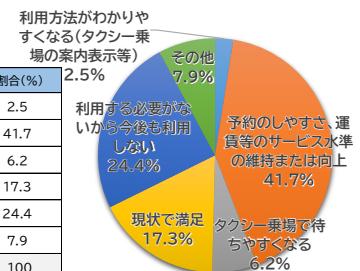
選択項目	回答数(人)
バスの利用案内が充実する(運行ルートなどの情報提供)	291
バス停で待ちやすくなる	327
バスの中がもっと快適になる	133
時間通りの運行	312
運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上	412
バスと鉄道との乗り継ぎが便利になる	243
路線の充実等で目的地まで行きやすくなる	294
自宅からバス停まで行きやすくなる	182
現状で満足	210
利用する必要がないから今後も利用しない	131
バス停が近くにないので利用したくても利用できない	77
その他	110

その他
バスは交通事情により遅れることもあるので、バス停にベンチがあると助かる方は多いのではないでしょうか。
停留所の場所や時刻表などが検索しやすくなったら交通手段の一つになるかもしれない。
子連れ利用の心理的ハードルが高い。ベビーカーで乗ることに躊躇するし、利用者に高齢者が多いので優先座席が使いづらい(空いていない)。
朝夕の通勤時間の間の運行回数を増やしていただきたい。現在は2時間に3便で、これを5便或いはせめて時間に2便にはしてほしい。
始発電車に乗るバスがない。電車にあわせてほしい。
高齢者に運賃の補助をして欲しい。
バス同士の乗り継ぎで運賃割引があれば良いと思います。単区間でも乗るたびに運賃を払う必要があるため。
運賃が安くなったら。

問3 タクシーの利用状況について

・利用頻度は、「年に数回」または「利用していない」が 90%程度を占めました
・「サービス水準の維持または向上」を求める声が最も多く、次に「利用する必要がないから今後も利用しない」が多い結果となりました

①利用頻度　　　　②どうなれば、もっとタクシーを利用しますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	3	0.2
週に3～4日程度	4	0.3
週に1～2日程度	11	0.8
月に数回程度	107	7.6
年に数回程度	558	39.7
利用していない	721	51.4
合計	1404	100

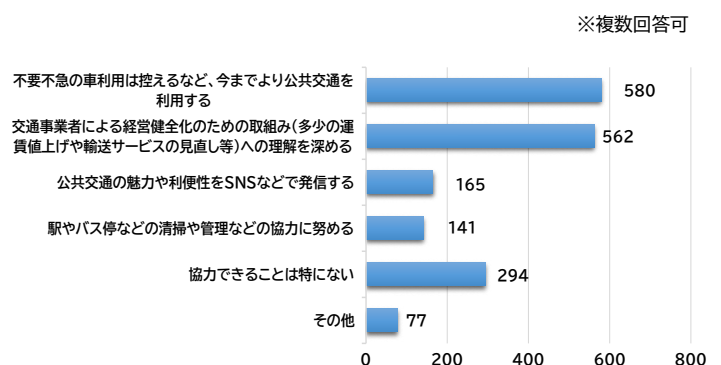
選択項目	回答数(人)	割合(%)
利用方法がわかりやすくなる(タクシー乗場の案内表示等)	35	2.5
予約のしやすさ、運賃等のサービス水準の維持または向上	583	41.7
タクシー乗場で待ちやすくなる	87	6.2
現状で満足	242	17.3
利用する必要がないから今後も利用しない	342	24.4
その他	110	7.9
合計	1399	100

その他
他の手段に比べて値段が高い。
後期高齢者に、割引やチケット配布等。
電車、バスのない早朝時間帯の予約が取りやすいと助かります。
樟葉駅前のタクシー乗り場がモール街北側つまり町楠葉側の出入口近辺にあればもっとタクシー利用を増やすと思います。今のままだと北楠葉に向かうにはかなり遠回りとなり、コスト高を感じます。
タクシー運転手の方の対応の悪さが改善されれば利用したい。
車いすで乗車可のもの。

問4 都市部でも運転手不足などにより、路線バスやタクシーなどの公共交通サービスを維持することが難しくなってきていますが、市民生活に必要不可欠な公共交通を守るために、あなたが協力できることは何ですか

・「不要不急の車利用を控えるなど、今までより公共交通を利用する」または「交通事業者による経営健全化のための取組みへの理解を深める」の回答数が多い結果となりました

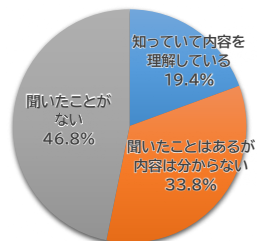
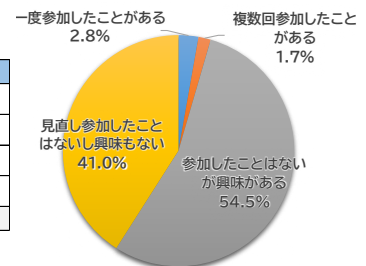
※複数回答可

選択項目	回答数(件)
不要不急の車利用は控えるなど、今までより公共交通を利用する	580
交通事業者による経営健全化のための取組み(多少の運賃値上げや輸送サービスの見直し等)への理解を深める	562
公共交通の魅力や利便性をSNSなどで発信する	165
駅やバス停などの清掃や管理などの協力に努める	141
協力できることは特にない	294
その他	77

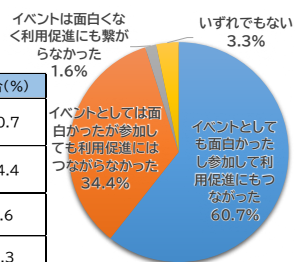
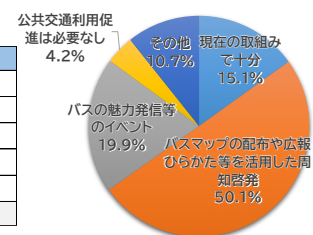
その他
ライドシェアをもっと普及させるか、Uberの様なサービスが可能な特区にする。
住宅地では循環乗合バスの運行。
車の運転をしている時、バスやタクシーの走行の邪魔をしないような運転を心がけます。
大型二種免許を保持しているのでもう一度地元バス会社などへ乗務員として職務復帰できれば少しでも交通機関路線を維持する協力ができると思う。
高齢になったら免許返納して公共交通を利用する。

問５ 公共交通利用促進イベントについて

公共交通利用促進のための取組みについては、「周知啓発」を求める声が最も多い結果となりました

①「バスのってスタンプラリー」を知っていますか　②参加したことがありますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
知っていて内容を理解している	273	19.4
聞いたことはあるが内容は分からない	474	33.8
聞いたことがない	658	46.8
合計	1405	100

選択項目	回答数(人)	割合(%)
一度参加したことがある	39	2.8
複数回参加したことがある	24	1.7
参加したことはないが興味がある	764	54.5
参加したことはないし興味もない	574	41.0
合計	1401	100

③（②で「 1.一度参加したことがある」、2.「複数回参加したことがある」と回答した方におたずねします。）参加していかがでしたか。

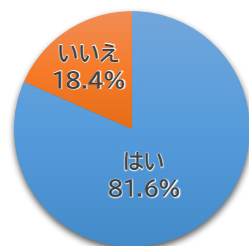
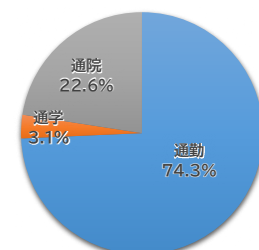
④公共交通利用促進のためにはどのようなことをすればよいと思いますか。

選択項目	回答数(人)	割合(%)
イベントとしても面白かったし参加して利用促進にもつながった	37	60.7
イベントとしては面白かったが参加しても利用促進にはつながらなかった	21	34.4
イベントは面白くなく利用促進にも繋がらなかった	1	1.6
いずれでもない	2	3.3
合計	61	100

選択項目	回答数(人)	割合(%)
現在の取組みで十分	211	15.1
バスマップの配布や広報ひらかた等を活用した周知啓発	702	50.1
バスの魅力発信等のイベント	278	19.9
公共交通利用促進は必要なし	59	4.2
その他	150	10.7
合計	1400	100

問６ 通勤・通学・通院について

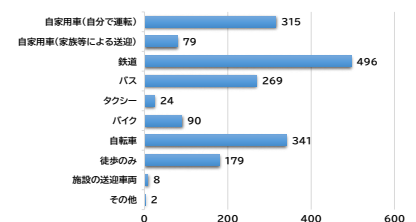
・通勤で外出している人が最も多い結果となりました
・主な移動手段は、鉄道の次に自転車利用が多い結果となりました

定期的に外出していますか　①最も多い外出目的

選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1146	81.6
いいえ	259	18.4
合計	1405	100

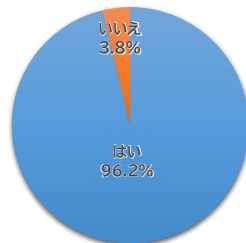
いいえ 18.4%
はい 81.6%

選択項目	回答数(人)	割合(%)
通勤	850	74.3
通学	36	3.1
通院	258	22.6
合計	1144	100

②その外出の頻度　③その主な移動手段（複数回答）

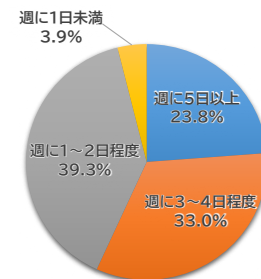
選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	600	52.5
週に3~4日程度	240	21.0
週に1~2日程度	142	12.4
週に1日未満	161	14.1
合計	1143	100

選択項目	回答数(人)
自家用車(自分で運転)	315
車(家族等による送迎)	79
鉄道	496
バス	269
タクシー	24
バイク	90
自転車	341
徒歩のみ	179
施設の送迎車両	8
その他	2

問７ 食料品・日用品の買い物について

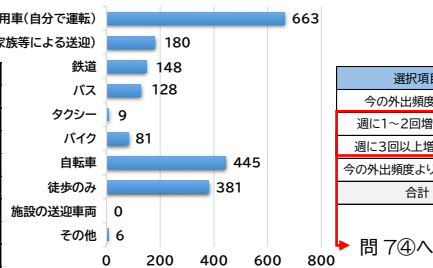
・主な移動手段は、自家用車が最も多い結果となりました
・今の外出頻度で満足している人が最も多く、80%以上の割合を占めました

定期的に外出していますか

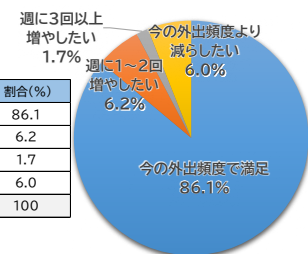
選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1348	96.2
いいえ	53	3.8
合計	1401	100

①その外出頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	288	23.8
週に3～4日程度	400	33.0
週に1～2日程度	476	39.3
週に1日未満	48	3.9
合計	1212	100

②主な移動手段（複数回答）

選択項目	回答数(人)
自家用車(自分で運転)	663
自家用車(家族等による送迎)	180
鉄道	148
バス	128
タクシー	9
バイク	81
自転車	445
徒歩のみ	381
施設の送迎車両	0
その他	6

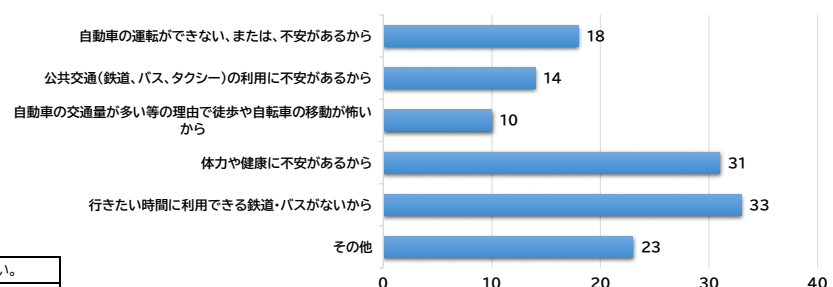
その他
レンタカー
運転する家族と出かける
生協の配送を利用する

③現在の外出頻度の意識

選択項目	回答数(人)	割合(%)
今の外出頻度で満足	1042	86.1
週に1～2回増やしたい	75	6.2
週に3回以上増やしたい	20	1.7
今の外出頻度より減らしたい	73	6.0
合計	1210	100

問７④へ

④外出したいのにできない理由（複数回答）

・外出できない理由は、「体力や健康に不安があるから」と「行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから」が最も多い結果となりました

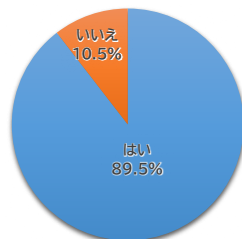
選択項目	回答数(件)
自動車の運転ができない、または、不安があるから	18
公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用に不安があるから	14
自動車の交通量が多い等の理由で徒歩や自転車の移動が怖いから	10
体力や健康に不安があるから	31
行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから	33
その他	23

その他
仕事が忙しすぎて今は時間が取れない。疲れすぎて気力がない。
小さい子供がいるから外出が大変。
家族の看病があるから。
毎回バス利用すると家計が圧迫する。

問８ 趣味、食事、娯楽(映画、レジャー等)、コミュニティ活動のための外出

・主な移動手段は自家用車が最も多く、次に鉄道が多い結果となりました
・今の外出頻度で満足している人が最も多く、80%以上の割合でした

定期的に外出していますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1256	89.5
いいえ	147	10.5
合計	1403	100

いいえ 10.5%
はい 89.5%

①その外出頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	113	9.0
週に3～4日程度	117	9.3
週に1～2日程度	594	47.3
週に1日未満	431	34.4
合計	1255	100

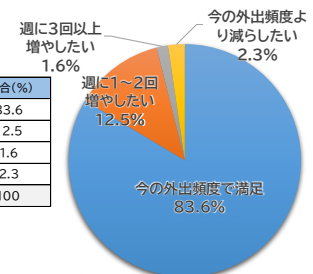
②主な移動手段（複数回答）

③現在の外出頻度の意識

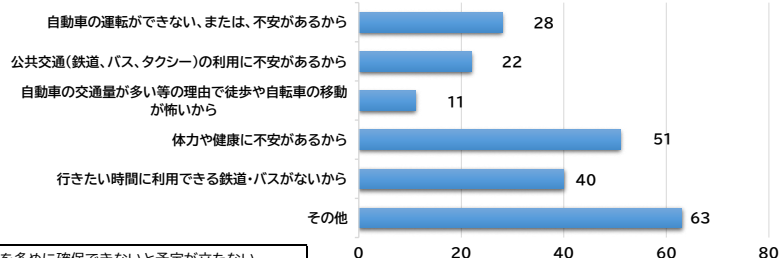
選択項目	回答数(人)
自家用車(自分で運転)	627
自家用車(家族等による送迎)	214
鉄道	507
バス	274
タクシー	20
バイク	77
自転車	377
徒歩のみ	265
施設の送迎車両	4
その他	3

その他
レンタカー
自家用車で家族と同勤
車いすで自走

選択項目	回答数(人)	割合(%)
今の外出頻度で満足	1049	83.6
週に1～2回増やしたい	157	12.5
週に3回以上増やしたい	20	1.6
今の外出頻度より減らしたい	29	2.3
合計	1255	100

問８④へ

④外出したいのにできない理由（複数回答）

・回答数で「その他」が最も多く、具体的には「忙しくて時間が無い」などの理由が多い結果となりました

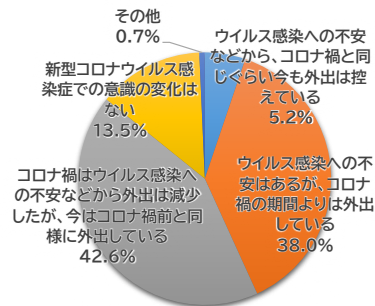
選択項目	回答数(件)
自動車の運転ができない、または、不安があるから	28
公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用に不安があるから	22
自動車の交通量が多い等の理由で徒歩や自転車の移動が怖いから	11
体力や健康に不安があるから	51
行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから	40
その他	63

その他
仕事が多忙である。渋滞がひどいために移動時間を多めに確保できないと予定が立たない。
時間がない、移動時間が長すぎる。
子どもがまだ小さいため家族との時間を優先していることから、自分に使える時間が少ないため。
母親の介護をしているから。
交通費の家計負担が増えるため。

問９ 新型コロナウイルス感染症の流行を経ておでかけへの意識はどう変化しましたか

・「コロナ禍の期間より外出している」または「コロナ禍前と同様に外出している」が 80%程度の割合でした

新型コロナウイルス感染症の流行を経ておでかけへの意識はどう変化しましたか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
ウイルス感染への不安などから、コロナ禍と同じぐらい今も外出は控えている	73	5.2
ウイルス感染への不安はあるが、コロナ禍の期間よりは外出している	534	38.0
コロナ禍はウイルス感染への不安などから外出は減少したが、今はコロナ禍前と同様に外出している	598	42.6
新型コロナウイルス感染症での意識の変化はない	190	13.5
その他	9	0.7
合計	1404	100

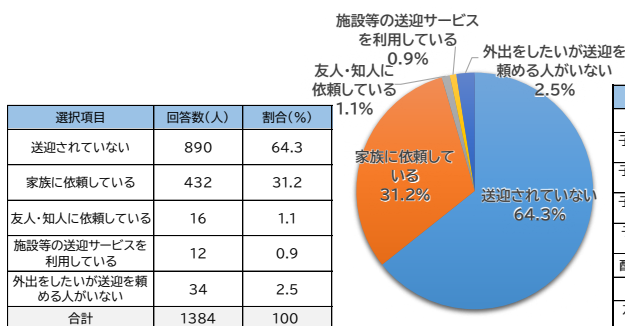
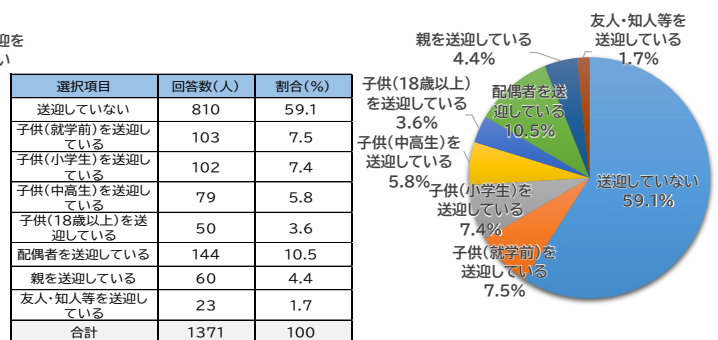
その他
コロナ不安から、公園などに一人で出かけることが増えた。
コロナ感染の不安は減少しているが残っている、またその期間に外出がかなり減少したことで、減ったままの生活が今のスタンダードになってしまっている。

問 10 自家用車による送迎の状況について教えてください

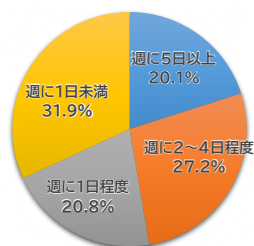
・「送迎されていない人」は 64.3%で最も多く、次に「家族に送迎してもらっている人」が 31.2%でした
・子供または配偶者等の送迎をしている人は 40%程度でした
・送迎頻度は分散しており、週に 1 日未満が 31.9%でしたが、週に 5 日以上の人の割合が 20.1%という結果となりました

①送迎される側として

選択項目	回答数(人)	割合(%)
送迎されていない	890	64.3
家族に依頼している	432	31.2
友人・知人に依頼している	16	1.1
施設等の送迎サービスを利用している	12	0.9
外出をしたいが送迎を頼める人がいない	34	2.5
合計	1384	100

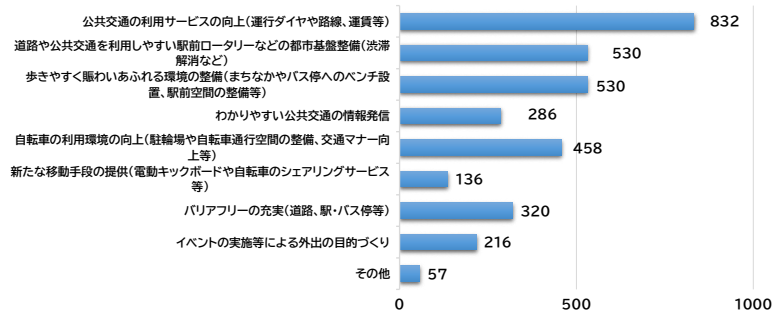
②送迎する側として

選択項目	回答数(人)	割合(%)
送迎していない	810	59.1
子供(就学前)を送迎している	103	7.5
子供(小学生)を送迎している	102	7.4
子供(中高生)を送迎している	79	5.8
子供(18歳以上)を送迎している	50	3.6
配偶者を送迎している	144	10.5
親を送迎している	60	4.4
友人・知人等を送迎している	23	1.7
合計	1371	100

③送迎頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	112	20.1
週に2~4日程度	152	27.2
週に1日程度	116	20.8
週に1日未満	178	31.9
合計	558	100

問 11 誰もがおでかけしやすくなる交通環境を実現するために、必要だと思う取り組みは何ですか

・上位３位までの回答として、「公共交通の利用サービスの向上（運転ダイヤや路線、運賃等)」、「道路や公共交通を利用しやすい駅前ロータリーなどの都市基盤整備（渋滞解消など)」、「歩きやすく賑わいあふれる環境の整備（まちなかやバス停へのベンチ設置、駅前空間の整備等)」を求めている声が多い結果となりました。

※3 つまで選択可

選択項目	回答数(人)
公共交通の利用サービスの向上(運行ダイヤや路線、運賃等)	832
道路や公共交通を利用しやすい駅前ロータリーなどの都市基盤整備(渋滞解消など)	530
歩きやすく賑わいあふれる環境の整備(まちなかやバス停へのベンチ設置、駅前空間の整備等)	530
わかりやすい公共交通の情報発信	286
自転車の利用環境の向上(駐輪場や自転車通行空間の整備、交通マナー向上等)	458
新たな移動手段の提供(電動キックボードや自転車のシェアリングサービス等)	136
バリアフリーの充実(道路、駅・バス停等)	320
イベントの実施等による外出の目的づくり	216
その他	57

その他
市営駐車場の増設。
駅周辺の駐車場の利用のし易さ。
市内のバス利用フリーパス(免許返納者は割引など)。
バリアフリーは駅やその周辺にとどまらず、駅までの経路にも必要。多くの歩道は歩行を前提として作られており、車椅子での通行は困難。
大きなアスレチックなどや広場のある公園が欲しい。
シルバーパス等のサービスが欲しい。

問 12 自由意見

・自転車の「利用マナー」が悪いとの意見が多い結果となりました。
・バスの「利用環境」を求める声が多い結果となりました。

	主な意見
鉄道	• バリアフリー化は進んでいるが、エレベーターが見つけにくい • 電車の本数が減り、不便を感じる。
バス	• バス停に、ベンチや椅子を設置して欲しい。雨よけの屋根があるともっと良いと思う。 • 子どもの学習(お金の払い方や乗り方やマナーなど)のためにも公共交通機関を利用したいが、バスの本数が少なく、時間が合わないため、利用回数が少ない。
タクシー	• タクシーが朝予約できなくて困ることがある。 • 近距離だと頼みずらい
自動車、バイク	• 枚方は渋滞が多すぎる • 路上駐車が多いため、子供だけでの外出に危険が伴うことがある。
自転車	• 歩道を自転車が スピードを出して走っている。 • 違法駐輪が減り、歩きやすくなった。
歩行者	• 徒歩で出かける際、歩道がない道が多く危険を感じている • 自宅から外出する際には、ほとんど行きが下り、帰りが上り。高低差はほんとしんどいです。
その他	• 樟葉駅周辺は本当に便利に感じる。 • 概ね現状に満足している。 • 免許返納後の生活に不安を感じる。

5　用語集

あ

ウォーカブル

車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進すること。

エコ通勤

クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること。

事業者や地域等で「エコ通勤」に取り組むことにより、従業員の安全確保や健康向上などといったメリットが期待されるとともに、渋滞解消や公共交通の維持など、地域にとってのメリットも期待される。

か

街路樹維持管理方針

より効率的・効果的に維持管理し続け、安全で快適な道路空間を維持・形成するとともに、市民に親しまれる緑豊かな道路の景観形成を目指して、今後の街路樹の管理方針を本市では令和６年３月に策定。

カーシェアリング

１台の自動車を複数の利用者（会員）が共同で利用する自動車の利用形態のこと。

カーボンニュートラル

二酸化炭素等の温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡を達成すること。温室効果ガス排出量実質ゼロと同義で使われる。

橋梁長寿命化修繕計画

これまでに蓄積した点検・補修実績や架設環境等の特性、国の点検要領を考慮し、劣化予測結果を活用した将来推計による中長期的な視点での検討により定めた管理水準により、橋梁の対策内容等を設定し、予防保全型の継続的な維持管理を行うよう定めた計画。

心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

公共交通不便地域

市街化区域の内、鉄道駅やバス停から離れているため、公共交通の利用が不便な地域のこと。鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m圏域外のエリアを公共交通不便地域と捉えている。

公共ライドシェア

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村や NPO 法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送をいう。

コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心してくらせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

広域緊急交通路

大阪府が、警察及び道路管理者と協議し、災害時の応急活動（救助・救急、医療、消火、緊急物資の供給）を迅速かつ的確に実施するため選定する道路を指す。

子どもの交通安全プログラム

通学路及び未就学児の集団移動経路を対象とした、子どもを守る交通安全対策プログラムのこと。

さ

サイクル・アンド・バスライド

自宅などからバス停隣接の駐輪場まで自転車で行き、路線バスに乗り換えて目的地へ向かう移動方法で、健康増進と環境に優しい取り組み。

シェアサイクル

一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる移動手段のこと。レンタサイクルとは異なり、借りた場所と異なる任意のシェアサイクルポートに返却することができる。

市街地開発事業

無秩序に建築物が密集したり、低層の建物が密集して公共施設が不足している地区や、老朽化した木造建築物が密集している駅前など、生活環境が悪化した既成市街地において敷地を共同で利用し、新しく共同の耐火の建物を建て、さらに道路、公園、広場等のオープンスペースも充分確保することによって、快適で安全な街につくりかえる事業のこと。

集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市のこと。

主要道路リフレッシュ事業

交通量の多い都市計画道路や主要バス通りを選定し、予防保全の観点から現在の利用状況にあった舗装構成に改築し、道路の効率的・効果的な維持管理を図る。

自転車活用推進計画

自転車を活用することにより、環境負荷の低減・災害時における交通機能の維持・国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する目標等を定めた計画。

た

代表交通手段分担率

鉄道、バス、自動車、二輪(自転車、原付、自動二輪車)、徒歩、その他(飛行機や船等)があり、１つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としている。 鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付、自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いもの。

地域自主運行型コミュニティ交通

地域住民が主体となって、その地域に必要な地域公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の人々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・運営・利用促進等に主体的に関わる交通のこと。

地域公共交通計画

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくもの。

長尺バス

一般的な路線バスの全長（約 10m）より少し長いバスのことを指す。増席やフリースペースを作ることで、更に多くの人が乗ることが可能。

低速小型モビリティ

主に電力を動力源とし、徒歩の代替えとなるような１～２名程度が近距離を移動するための移動手段のこと。

都市・地域総合交通戦略要綱

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した 総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの。

トリップ

人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに１つのトリップと計上。

な

日本版ライドシェア

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和６年３月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設された。

2024 年問題

働き方改革関連法によって、2024 年４月１日から「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用されることで生じる諸問題のことを指す。自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられ、労働者の過重な労働時間や運転疲労の軽減が期待されるが、同時に運行スケジュールの調整や人員の確保に課題が生じる可能性がある。

ノンステップバス

車両に段差無く乗り降りでき、車内でも段差無く料金収受や、座席等が利用できる車両のこと。

は

ひらかた交通タウンマップ

市内の公共交通を知ってもらい、まちの魅力を再発見するとともに、環境にやさしい移動を考えるきっかけになるよう、バス路線を中心とした公共交通路線図に市域の主要な施設や観光スポットを示した地図。

枚方市バリアフリー推進協議会

高齢者、障害者等の移動や施設利用の実態を踏まえて的確な進捗管理を図るため、学識経験者、関係行政機関、公共交通事業者、当事者、福祉事業従事者等からなる協議会。

枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画

歩行者と自転車の安全対策と快適な通行環境の整備を進めるため、枚方市の主要鉄道駅へのアクセス性を中心に、公共施設等、拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワークの計画。

歩行者利便増進道路

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

ボトルネック

交通の流れが滞る原因となる狭い部分や、渋滞が発生しやすい箇所を指す。例えば幹線道路から細い道路への出口など、一度に通行できる車の数が制限されるため、交通量が多い時間帯では特に渋滞が発生しやすくなる。

ボランティア輸送

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定による許可及び登録を要しない地域住民の互助による輸送サービスを指す。

ま

無電柱化推進計画

道路上の電柱や電線は、地震や台風等の自然災害時において、電柱倒壊や電線切断が発生した場合、避難や救助活動、物資輸送に支障をきたす恐れがあることなどを背景とし、平成 28 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律」が定められた。本法律に基づき、国や大阪府、本市において無電柱化推進計画を策定し、計画的な無電柱化の推進に取り組んでいる。

モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことを指す。

や

ユニバーサルデザインタクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしいタクシー車両。

予防保全型の維持管理

不具合が軽微なうちに予防的なメンテナンスを繰り返すことでインフラの健康寿命を延ばす考え方・手法を指す。

ら

連節バス

1 台のバスが２つの車体を連結して長い形状になっているバスのこと。2 つの車体を可動式の接続部で連結することで、大量の乗客を輸送することが可能。

連続立体交差事業

鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、道路と鉄道の連続立体交差化を図る事業。

A

AI オンデマンド

人工知能（AI）を活用して、個々の乗客の要望に応じた移動手段を提供する交通システムのことを指す。具体的には、乗客がスマートフォンなどの端末で移動の要望を入力すると、AI がそれを受け取って最適なルートを計算し、自動運転車やタクシーなどを指示するといったもの。

D

ＤＸ

「Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）」の略称で、デジタル技術によって、ビジネスや社会、生活の形・スタイルを変えるための取り組み。

M

MaaS

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。